W numerze: ODRZUTOWY ŚMIGŁOWIEC JEDNOMIEJSCOWY JK-1 „TRZMIEL" ● U WĘGIERSKICH LOTNIKÓW SPORTOWYCH ● NAJBLIŻSZE LATA AEROKLUBU PRL ● BOMBY W SZTABIE

SKRZYDLATA POLSKA

NR 44 (695) ● 1. XI. 1964 ● ROK XX XXXIV ● CENA 2 ZŁ

REKORD ŚWIATA ● МИРОВОЙ РЕКОРД ● WORLD'S RECORD

(patrz str. 4 • на 4 стр • on page 4)

STANISŁAW KLUK, młody szybownik Aeroklubu Stalowowolskiego, wpisał się na listę rekordzistów świata pięknym wyczynem na „Bocianie". Na trasie trójkąta 101 km uzyskał w dniu 2 września br. prędkość około 109 km/h. Nasze gratulacje!
Foto: JERZY POMIANOWSKI

OBRONA POWIETRZNA KRAJU W KOMISJI SEJMOWEJ

W dniach 15 i 16 października br. odbyło się posiedzenie sejmowej Komisji Obrony Narodowej, któremu przewodniczyli kolejno posłowie: L. Chajn (SD) i K. Banach (ZSL).

Komisja wysłuchała informacji Ministra Obrony Narodowej, Marszałka Polski Mariana Spychalskiego o stanie obrony powietrznej kraju oraz informacji dowódcy Wojsk Obrony Powietrznej Kraju — gen. dyw. pil. Cz. Mankiewicza dotyczącej podległych mu wojsk.

Komisja, której towarzyszył wiceminister ON, Główny Inspektor Szkolenia gen. broni Z. Duszyński, dokonała wizytacji niektórych jednostek i nowoczesnych urządzeń obrony powietrznej kraju, wysoko oceniając stan gotowości bojowej wojsk, poziom wyszkolenia żołnierzy oraz ich postawę moralno-polityczną.

WYSTAWA NA OSIEDLU WSM

Dla młodzieży zamieszkującej WSM-Okęcie w Warszawie, członkowie miejscowej modelarni urządzili wystawę modelarską, w salach klubu osiedlowego. Wystawa trwała od 5 do 12 października br. Całością prac przy organizacji wystawy kierował instruktor modelarski Jacek Kucharski.

Foto: Z. Jóźwiak

W SKRÓCIE

LOTNICZE Zakłady Remontowe otrzymały sztandar przechodni ufundowany przez Ministra Obrony Narodowej i Zarząd Główny Związku Zawodowego Metalowców, za zdobycie pierwszego miejsca w pierwszym półroczu br. we współzawodnictwie o tytuł najlepszego przedsiębiorstwa w resorcie Ministerstwa Obrony Narodowej. Sztandar przekazano zwycięskiej załodze w czasie uroczystej akademii, w której uczestniczyli m. in. Główny Inspektor Lotnictwa, gen. dyw. pil. Jan Raczkowski oraz szef Zarządu Politycznego Inspektoratu Lotnictwa, płk Mieczysław Puteczny.

★

JEDNOSTKA Lotnicza — spadkobierczyni tradycji 2 Pułku Nocnych Bombowców „Kraków" — obchodziła w dniach 9 — 11 października br. dwudziestolecie powstania i rozpoczęcia działań bojowych przez ten pułk. Na uroczystość przybyła grupa weteranów pułku „Kraków" w osobach: dowódca Lotnictwa Operacyjnego gen. bryg. pil. Franciszek Kamiński, zastępca dowódcy LO do spraw politycznych płk pil. mgr Arnold Juniter, płk. dypl. nawigator Aleksander Danielak, płk mgr inż. Marian Maciejewski, ppłk. Stanisław Wójcik oraz oficerowie rezerwy, kapitanowie statków powietrznych PLL LOT: Józef Wnuk i Jerzy Nieciengiewicz. Na uroczystości przybyły również delegacje m. Krakowa oraz Ziemi Garwolińskiej. Obszerniej o tych uroczystościach napiszemy w następnym numerze.

★

PREZYDIUM Warszawskiej Wojewódzkiej Rady Narodowej przyznało złote odznaki „Zasłużony dla Województwa Warszawskiego" grupie generałów i oficerów oraz weteranów walk powietrznych 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa". Otrzymali je m. in.: dowódca Wojsk Obrony Powietrznej Kraju, gen. dyw. pil. Czesław Mankiewicz, gen. bryg. nawig. Jan Stamieszkin, mjr dypl. pil. Ryszard Grundman, ppłk pil. rez. Medard Konieczny i ppłk Piotr Gotówko. Z tej okazji odbyła się w siedzibie warszawskiej WRN miła uroczystość połączona z lampką wina.

★

JEDNĄ z innowacji w lotnictwie morskim Wojsk Ochrony Pogranicza jest wprowadzenie do służby patrolowej i ratowniczej na morzu wodnosamolotu AN-2. Posiadając stosunkowo duży zasięg i ładowność, maszyna ta odgrywa poważną rolę w akcjach ratowniczych.

★

W INSPEKTORACIE Lotnictwa odbyła się uroczystość pożegnania odchodzącego na emeryturę długoletniego pracownika IL, ppłk. dypl. nawig. w stanie spoczynku Adama Kurowskiego. Płk. Adam Kurowski związany jest z lotnictwem od lat czterdziestu (życiorys podawaliśmy już w „Małej encyklopedii lotników polskich"); po wojnie pracował na stanowisku redaktora, prowadząc ożywioną działalność publicystyczną (będąc m. in. od szeregu lat naszym stałym współpracownikiem). Brał ponadto aktywny udział w pracach Klubu Seniorów Lotnictwa APRL. Zasłużonemu lotnikowi i działaczowi lotnictwa życzymy wiele lat zdrowia oraz dalszej owocnej pracy w dziedzinie publicystyki lotniczej i w Klubie Seniorów.

★

WKRÓTCE ukaże się w sprzedaży Kalendarz Wojskowy na 1965 rok. Stanowi on cenny i praktyczny informator, encyklopedyczną wiedzę niezbędną w życiu codziennym nie tylko dla wojskowych. Z interesującej tematyki kalendarzą warto zasygnalizować, że zawiera on sporo wiadomości również z tematyki lotniczej. Cena kalendarza 25 zł.

★

W BYDGOSZCZY rozegrano samolotowe zawody Pomorza, w których brało udział 11 załóg z aeroklubów w Bydgoszczy, Toruniu, Grudziądzu, Inowrocławiu i Włocławku. Startowano na samolotach CSS-13, Junak-2, Jak-18 i Zlin-26. Rozegrano ogółem cztery konkurencje. Zwyciężyła załoga Aeroklubu Grudziądzkiego w składzie: pil. Stefan Mądrzejewski i nawig. Władysław Czarnecki, przed załogą Aeroklubu Bydgoskiego (Robak-Piasecki) i Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu (Barycza-Klimek).

★

TEATR Telewizji Warszawskiej przedstawił premierę sztuki Mariana Promińskiego pt. „Niski pułap", odznaczonej drugą nagrodą w telewizyjnym konkursie. Spektakl nadany został w Dniu Wojska Polskiego. Bohaterami „Niskiego pułapu" byli piloci samolotów odrzutowych — pokazani na co dzień, w ich ciężkiej, wymagającej odwagi i hartu wewnętrznego pracy, niosącej z sobą niekiedy dramatyczne konflikty. Sztukę reżyserował Józef Słotwiński. Wśród wykonawców bardzo nam się podobali: Ignacy Gogolewski Henryk Bąk i Stanisław Jasiukiewicz.

★

W ŁODZI odbyły się już po raz czwarty doroczne zawody latawców, organizowane przez redakcję „Expressu Ilustrowanego", miejscowy aeroklub i Ligę Obrony Kraju. Na starcie stanęło 167 zawodników. Pierwsze miejsce zajął Janusz Janas, którego latawiec wzbił się na wysokość 200 metrów. W nagrodę odbył on lot szybowcem oraz otrzymał aparat fotograficzny i książkę o tematyce lotniczej. Drugie miejsce zajął Andrzej Tworus. Po zawodach odbyły się pokazy modeli na uwięzi i modeli kierowanych zdalnie.

★

W KRAKOWIE odbyło się 11 października br. uroczyste przekazanie żołnierzom 6 Pomorskiej Dywizji Powietrzno - Desantowej Sztandaru Przyjaźni, ufundowanego przez Główną Kwaterę ZHP. Sztandar ten stanowi symbol porozumienia o współpracy, zawartego między żołnierzami w „czerwonych beretach" i harcerstwem. W uroczystości wziął udział zastępca szefa Głównego Zarządu Politycznego WP, przewodniczący Rady Młodzieżowej WP. gen. brygady Zbigniew Szydłowski. Sztandar przekazał na ręce dowódcy 6 PDP-D, płk. dypl. Edwina Rozłubirskiego — naczelnik Harcerstwa Wiktor Kinecki. W czasie uroczystości generał Z. Szydłowski udekorował 200 harcerek i harcerzy Młodzieżową Odznaką Sprawności Obronnej.

★

PREZYDIUM Zarządu Głównego Aeroklubu PRL przyznało dyplomy uznania ZG APRL następującym instytucjom: Dyrekcji Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Świdniku, Komitetowi Zakładowemu PZPR przy WSK w Świdniku, Radzie Zakładowej Związku Zawodowego Metalowców przy WSK w Świdniku, Kołu Lotniczemu przy Zakładach Urządzeń Przemysłowych Nysa, Komitetowi Wojewódzkiemu ZMS w Olsztynie. Ponadto dyplomy uznania ZG APRL przyznano następującym osobom: mgr inż. Józefowi Kańczugowskiemu, mgr Józefowi Jabłońskiemu, Bronisławowi Ratajczakowi Antoniemu Grabowskiemu i Janowi Jaszczakowi (wszyscy ze Świdnika). Z Olsztyna — dyplomy uznania APRL przyznano prezesowi Aeroklubu Warmińsko - Mazurskiego inż. Władysławowi Milewiczowi oraz sekretarzowi tegoż aeroklubu Marianowi Węgrowskiemu.

POLSKA EKIPA SZYBOWCOWA NA MISTRZOSTWA W ANGLII

PREZYDIUM Zarządu Głównego Aeroklubu PRL zatwierdziło skład ekipy polskiej na Szybowcowe Mistrzostwa Świata, jakie odbędą się w przyszłym roku w maju w Wielkiej Brytanii (w miejscowości South Cerney). Jak już podawaliśmy, kierownikiem ekipy jest Tadeusz Rejniak, szefem technicznym — inż. Janusz Becker, trenerem Józef Dankowski. W klasie otwartej startować będą na mistrzostwach: Edward Makula i Jan Wróblewski w klasie standard — Jerzy Popiel i Franciszek Kępka (junior). Pierwszymi pomocnikami (nawigatorami) będą: Stanisław Wielgus, Julian Ziobro, Jerzy Adamek (zawodnik rezerwowy) i Franciszek Niechwiejczyk (osprzętowiec). Drugimi pomocnikami-kierowcami będą: Jan Krasnowski, Stanisław Jednorowski, Grzegorz Waśkowiak i Mieczysław Wilczak (mechanik-ślusarz). Ponadto w skład ekipy wejdą jeszcze: Kazimierz Mikołajczyk (mechanik-stolarz szybowcowy) i Zenon Korsak (radiotechnik).

CO SŁYCHAĆ W „LOCIE"?

W ciągu trzech kwartałów bieżącego roku nasze samoloty przewiozły 247 437 pasażerów i 4 482 tony przesyłek. W porównaniu do analogicznego okresu ubiegłego roku przewieziono o 52 324 pasażerów i 594,8 ton przesyłek więcej.

★

W Sofii w dniach od 19 do 20 października odbyła się konferencja rozkładowa towarzystw lotniczych 6-poolu (której celem było uzgodnienie międzynarodowego rozkładu lotów członków 6-poolu na sezon letni 1965 r.). W konferencji tej wzięli udział delegaci „LOT-u" — kierownik Działu Akwizycji mgr M. Rolski i W. Szenk.

★

Ceny biletów pasażerskich i opłaty za przewóz towaru były tematem konferencji IATA w Atenach. Udział w tej konferencji wzięło 93 przedstawicieli towarzystw lotniczych, reprezentujących 70 państw. Wśród delegatów tej konferencji znajdował się również przedstawiciel „LOT-u". Obrady IATA poświęcone taryfom mają zwykle bardzo „gorący" przebieg i trwają sporo czasu. Dwa lata temu konferencja taryfowa w Chandler w Stanie Arizona trwała pół roku.

★

W rozkładzie zimowym, który wchodzi w życie z dniem 1 listopada br., „LOT" uruchamia drugie połączenie Warszawy z Kairem. Trasa tej linii przebiega przez Wiedeń i Ateny. Odlot samolotu z Warszawy w poniedziałki i czwartki o godz. 7,00, przylot do Kairu o godz. 16.20, zaś odloty z Kairu we wtorki i piątki o godz. 11.10, przylot do Warszawy o godz. 18.30.

★

Rada Zakładowa PLL „LOT" gościła Sekretarza Zarządu Głównego i Przewodniczącego Okręgu Związku Zawodowego Transportowców i Łączności Rumunii. Goście rumuńscy zwiedzili zaplecze techniczne, oddział obsługi samolotów oraz nowo budujący się port lotniczy.

★

Komisja Łączności i Pomocy Emerytom oraz Rencistom, dla zacieśnienia kontaktów i pomocy byłym pracownikom „LOT-u", powołała zespół złożony z przedstawicieli emerytów i rencistów. W skład tego zespołu weszli: Maria Milke, Franciszek Budzyński, Stanisław Michalak, Stanisław Włodarczyk. Przewodniczącym tej grupy został długoletni pracownik Jan Zymler.

★

W dniach od 3 do 12 listopada odbędzie się w Berlinie Konferencja Dyrektorów, Naczelnych Inżynierów oraz pracowników handlowo-finansowych towarzystw lotniczych 6-poolu, tj. ČSA — Czechosłowacja, INTERFLUG — NRD, TABSO — Bułgaria, TAROM — Rumunia, MALEV — Węgry i „LOT" — Polska.

(KOB)

Astronautyka

Z bazy Vandenberg (Kalifornia) wystrzelono 9.X.br. satelitę „Beacon Explorer B", za pomocą którego uczeni USA chcą wypróbować nowy sposób precyzyjnego pomiaru odległości. Satelita, który krąży po nadbiegunowej orbicie kołowej na wysokości 920 km nad Ziemią, posłuży za cel dla wiązki światła laserowego (wzmocnionego). Specjaliści mają nadzieję, że światło odbite od mikroksiężyca uda się odebrać teleskopami na Ziemi. Pozwoliłoby to zmierzyć odległość do satelity znacznie dokładniej niż to jest możliwe obecnie za pomocą radaru.

★

W Związku Radzieckim wystrzelono w dniu 14.X. bież. roku sztucznego satelitę „Kosmos-48". Mikroksiężyc, wyposażony w aparaturę naukową i inne przyrządy, obiega Ziemię po orbicie, której apogeum wynosi 295 km, perigeum 203 km, a kąt nachylenia względem płaszczyzny równika 65 stopni i 4 minuty.

Transport i komunikacja

Zachodnioniemieckie towarzystwo komunikacji lotniczej „Deutsche Lufthansa" przewiozło w pierwszym półroczu br. prawie 1,16 mln pasażerów, czyli o 18 proc. więcej niż w podobnym okresie roku ubiegłego.

★

Jak wiadomo, we wrześniu br. kubańskie towarzystwo lotnicze „Cubana Airlines" pomimo silnych sprzeciwów w Stanach Zjednoczonych uruchomiło bezpośrednią linię lotniczą, która miała łączyć Hawanę z Nassau, stolicą Wysp Bahama. Obecnie jednak Kuba wstrzymała loty na Wyspy Bahama, czekając na załatwienie tej sprawy przez władze brytyjskie.

★

W Atenach odbyła się w październiku br. konferencja taryfowa Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników Powietrznych (IATA), z udziałem przedstawicieli 93 linii lotniczych zrzeszonych w tej organizacji. Polskie Linie Lotnicze LOT reprezentowali na konferencji: zastępca dyrektora do spraw handlowych, inż. R. Słaby, oraz kierownik działu taryfowego mgr Tadeusz Prugar. (sz)

Militaria

Zjednoczona Republika Arabska i India podpisały w Kairze porozumienie w sprawie współpracy w produkcji naddźwiękowego samolotu.

★

Zakłady „Hindustan Aircraft" w Indii zbudowały samolot odrzutowy HTJ-16, przeznaczony do celów szkoleniowych, zaprojektowany przez konstruktorów indyjskich. Do budowy prototypu użyto brytyjskiego silnika „Viper", w dalszej jednak produkcji HTJ-16 ma zostać wyposażony w indyjski silnik odrzutowy, będący obecnie przedmiotem ostatnich prób.

Polonica

We francuskim miesięczniku „Aviasport" z października br. jedna ze stron poświęcona jest podsumowaniu XI Szybowcowych Mistrzostw Polski 1964 r. Informacja zawiera szczegółowe dane o liczbie zawodników, typie szybowców, liczbie rozegranych konkurencji i rekordach jakie padły na mistrzostwach.

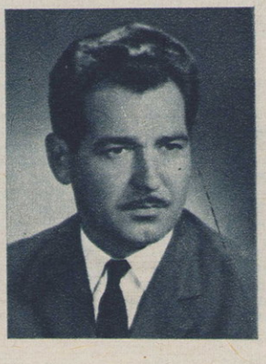
Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY

POLSKA Z LOTU PTAKA

PIŃCZÓW. Położone na uboczu głównych szlaków komunikacyjnych, nad piękną rzeką Nidą, to pełne uroku stare miasto jest kolebką polskiego szybownictwa. W czasie okupacji – jeden z silnych ośrodków ruchu partyzanckiego

Foto: B. Malmurowicz

ROZMAWIAMY



z Głównym Inżynierem Aeroklubu PRL mgr. inż. ERNESTEM PUJSZĄ

— Panie inżynierze — zwróciliśmy się do Głównego Inżyniera ARPL mgr. inż. Ernesta Pujszo — przy okazji X mistrzostw szybowcowych Polski, na obozach LPW widzieliśmy nowe samoloty i radiostacje. Może od tych i innych osiągnięć pionu technicznego APRL rozpoczniemy naszą rozmowę...

— Techniczne „nowinki" łatwiej wpadają w oko, ale myślę, że wyniki tegorocznej pracy personelu technicznego zasługują bardziej na uwagę ze względu na znaczny wzrost bezpieczeństwa latania. Zmniejszyła się liczba wypadków, a zwłaszcza tych, które wynikły z przyczyn technicznych. W ostatnich dwóch latach odbyło się szereg kursów szkoleniowych, wydaliśmy instrukcje obsługi oraz programy szkolenia, wzmocniliśmy też kontrolę.

Szkolenie i trening w bieżącym roku zostały technicznie całkowicie zabezpieczone. Więcej nawet. Dzięki starannej obsłudze i przedłużeniu resursów można było zwiększyć liczbę wylatanych godzin bez dodatkowych nakładów finansowych. Wiele wysiłku kosztowało nas przygotowanie kilkudziesięciu samolotów „Junak-3" na obozy LPW II stopnia. Są to maszyny mające za sobą wiele lat służby. Dobrze przeprowadzone remonty i przeglądy pozwoliły w trudnych warunkach szkolenia podstawowego na nieprzerwaną i bezawaryjną eksploatację. Warto tu dodać, że całe szkolenie LPW II stopnia odbywało się przy pełnym zabezpieczeniu radiowym.

Postęp techniczny uwidocznił się na ostatnich mistrzostwach szybowcowych w postaci samolotów holujących „Gawron" oraz kompletnym wyposażeniu szybowców i samolotów w sprawne radiostacje „RS-2". Łączność radiowa pozwoliła na znaczne oszczędności przy ściąganiu z terenów przygodnych. Nie muszę chyba dodawać, że problem wyposażenia szybowców w radiostacje wiąże ze sobą potrzebę dokumentacji, przygotowania szybowca i szeregu innych różnych prac.

Z inicjatywy pilotów i działaczy Aeroklubu Robotniczego w Świdniku powstał pierwszy „Super Kasper Akrobat". W krośnieńskich LZN zostały już wykonane trzy dalsze egzemplarze i powstają nowe. Tamże odremontowano „Kanię" spisującą się dobrze jako samolot holujący. Zresztą w ogóle nasze LZN-y uzyskują coraz lepsze wskaźniki produkcji.

— Wspomniał Pan inżynier o „darmowych" godzinach lotu na skutek przedłużenia resursów płatowców. To, jak wiemy, tylko połowiczne rozwiązanie tego problemu. Czy możemy liczyć, że pojęcie „resurs szybowcowy" przestanie istnieć?

— Słuszne wymogi maksymalnej ekonomizacji latania stawiają przed Aeroklubem PRL zadania najlepszego wykorzystania posiadanego sprzętu. Zasadniczym krokiem będzie w tym kierunku zniesienie ograniczeń resursowych, na rzecz konkretnej oceny przydatności technicznej danego egzemplarza. Stworzy to dodatkowy doping dla mechaników i pilotów do zwiększenia troski o sprzęt. To nasz pogląd. Decyzje należą do władz resortowych.

— Praca pionu technicznego to także zaopatrzenie w nowe szybowce i samoloty, materiały techniczne i oprzyrządowanie. Temat ten jest zawsze dla pilotów najatrakcyjniejszy.

— Jeszcze w tym roku odbieramy serię zmodernizowanych „Bocianów" oraz 10 „Fok 4". W przyszłym roku otrzymamy serię szybowców akrobacyjnych „Kobuz". Dalsze plany to „Kormoran" i „Zefir 3", który — być może — zostanie oceniony pod kątem przydatności na najbliższych mistrzostwach świata. Bardzo długo — niestety — oczekujemy na, będące w reklamacji, szybowce „Zefir 2" oraz samolot „M — 4".

Ucieszy chyba wszystkich wiadomość, że zostały sprecyzowane warunki uruchomienia próbnej serii samolotu „Wilga", który wreszcie — mamy nadzieję — wejdzie na wyposażenie aeroklubów. Na trudności natomiast napotyka realizacja planowanych remontów silników w Lotniczych Zakładach Remontowych, co może być przyczyną poważnych kłopotów w przyszłym roku.

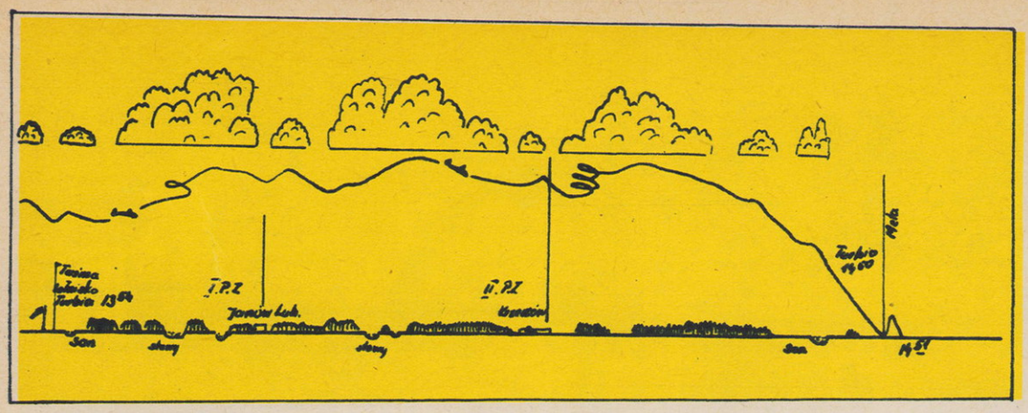
A skoro mowa o remontach, to dzięki APRL-owskim zakładom cały nasz sprzęt, łącznie ze spadochronami, wyciągarkami i przyrządami jest remontowany we własnym zakresie. Wprowadziliśmy też system planowanego wykonywania remontów w jednostkach terenowych, co przynosi znaczne oszczędności.

Dobrze — pragnę to podkreślić na łamach „Skrzydlatej" — układa się współpraca techniczna APRL z Szybowcowym Zakładem Doświadczalnym i Instytutem Tele-Radiotechnicznym (nowe radiostacje). Kłopoty z zaopatrzeniem materiałowo-technicznym rozwiązujemy przy wydatnej pomocy Inspektoratu Lotnictwa oraz pilotów — działaczy pracujących w przemyśle. Coraz lepiej rozumiemy się z państwowym nadzorem technicznym.

— I jeszcze słowo o ludziach...

— Tylko z pełnym uznaniem można mówić o wielu mechanikach, którzy często od kilkudziesięciu lat ciałem i duszą oddali się pracy w lotnictwie sportowym. Nie zraziły ich ciężkie powojenne lata, nie zniechęcają i dzisiejsze kłopoty. Nasza kadra staje się z każdym rokiem coraz bardziej uniwersalna. Już teraz ponad jej 70% posiada więcej niż jedno uprawnienie. Warto, sądzę, wprowadzić bodziec materialny do podwyższania kwalifikacji. Życzyć wreszcie chciałbym możliwie szybkiego wprowadzenia zapowiadanego systemu płac dla personelu technicznego w aeroklubach.

Rozmawiał: (pom)



REKORDOWY TRÓJKĄT

BOCIAN
▲ — 101 km
V = 109 km/h

MARZENIEM szybowników ze Stalowej Woli od dawna było zaatakowanie rekordów w kategorii szybowców jedno- i dwumiejscowych na trasie trójkąta 100 km. Z wyborem trasy nie było kłopotów, gdyż wchodziły w grę tylko dwie możliwości: Turbia — Koprzywnica — Ożarów — Turbia lub Turbia — Janów Lubelski — Krzeszów k/Rudnika, z tym, że ten drugi trójkąt dawał większe szanse powodzenia, gdyż jego trasa przebiegała nad znanym ze swej termiczności kompleksem lasów janowskich. W bieżącym roku trasa była wielokrotnie obleciana i uzyskano na niej bardzo dobre prędkości, między innymi ponad 73 km/godz. na „Żurawiu". Tamtego dnia warunki nie były wcale rekordowe, choć podstawa chmur przekraczała 2 200 m, a wznoszenia sięgały 4 m/sek. Była to jednak termika wypracowana, cumulusy nie układały się w szlaki, a były nieregularnie rozsiane po trasie. Ten typ pogody nie dawał szans na pobicie rekordów, ale upewnił nas w przekonaniu, że na trasie Turbia — Janów — Krzeszów możliwe jest uzyskanie dużych prędkości.

Nadszedł wreszcie dzień 2 września 1964 roku. Nad Polskę napłynęły chłodne masy powietrza arktycznego, a nasuwający się słoneczny wyż wzbudził silną termikę. O godzinie 10-tej niebo zaczęły pokrywać szybko gęstniejące cumulusy. O 11.30 podstawa chmur wynosiła ponad 1 400, a szlaki Cu słaby wiatr układał w kierunku SW-NE. Dołem była prawie zupełna cisza. Pojedyńczo ciągniemy szybowce na start i kolejno startujemy. Adam Zięba z barografem na przewyższenie do złotej odznaki, ja na „Musze 100A", potem Bródka, Jasio Prokop, i na końcu „Bocian" z zamiarem zaatakowania rekordu Polski na trasie trójkąta 100 km. W „Bocianie" Staszek Kluk i trwający dzielnie na posterunku, choć przeżywający od początku lotu ciężkie chwile mechanik Antoni Wyrzanowski. Usiłują nawiązać kontakt radiowy z „Bocianem". Początkowo to mi się nie udaje, ale kiedy znaleźliśmy się w jednym kominie, „Świerszczyk" przemówił: — Czekam na szlak w kierunku Janowa — usłyszałem w głośniku. Komin nie był zbyt silny, wskazówka wariometru oscylowała między 3 — 4 metrami wznoszenia. Po kilku minutach obaj byliśmy u podstawy. Wyłączyłem „Świerszczyka", kiedy „Bocian" zginął mi z pola widzenia. Po kilkunastu minutach widziałem „Bociana", gdy znacznie niżej ode mnie w ostrym locie nurkowym meldował się nad linią startu lotniczego. Rozpędzony do maksymalnej prędkości „Bocian" szybko wytracał wysokość. Po chwili widziałem go gdzieś nad brzegiem lasów janowskich, gdy w głębokim pochyleniu nabierał wysokości. Łączności radiowej nie mogłem już nawiązać. Widziałem go jeszcze po kilku minutach, kiedy, jakby zniechęcony, wracał na lotnisko. Około godziny 13-tej podstawa chmur miała już 1 700 m wysokości, a 5 metrowe wznoszenia wcale nie należały do rzadkości, rozległe zaś obszary pod szlakami dawały wznoszenia 2 do 3 m/sek.

Ale oddajmy głos rekordziście Stanisławowi Klukowi:

Dopiero za czwartym razem odszedłem na trasę na serio. Była godzina 13.54, kiedy zameldowałem się na taśmie. Prawie idealnie w kierunku na Janów układał się szlak Cu o ciemnych, obiecujących podstawach. Z prędkości 250 km/h łagodnie wybrałem i wleciałem pod szlak. Przy prędkości 140 km/h wariometr wskazywał „0", chwilami tylko wskazówka opadała niżej. Kiedy poczułem gwałtowny przyrost szybkości, zakrążyłem: wariometr pokazał najpierw 2, potem 4, w końcu 5 metrów wznoszenia. Po 2 minutach byłem już u podstawy, a po 17 od chwili zameldowania nad taśmą byliśmy nad Janowem. Okrążenie nad rynkiem miasta i kurs na Krzeszów.

W kierunku na Ulanów — Krzeszów ułożyła się olbrzymia, ciemna chmura, powstała widocznie z połączenia kilku mniejszych szlaków cumulusów, dająca po nasłonecznionej stronie ustalone wznoszenie. Trzymając się tej krawędzi prowadziłem „Bociana" na prędkość 100 — 120 km/h w zależności od intensywności wznoszenia. Odcinek Janów — Krzeszów przeleciałem bez krążenia w 21 minut, mając nad drugim punktem zwrotnym wysokość 1 200 metrów. Od chwili odejścia znad Turbii minęło 38 minut, a więc czas rewelacyjny. Żeby tylko za wiele nie stracić na trzecim, wypadającym pod wiatr boku.

Na kursie gęsto rozsiane po niebie ale dość anemiczne cumulusy nie wyglądały zachęcająco, jedyną szansą nawiązania kontaktu z jakimś godziwym kominem był powrót do chmury, która przywiodła mnie tu z Janowa. Tak też zrobiłem i nie zawiodłem się. Pod jej nasłonecznioną krawędzią znalazłem szybko wznoszenie, które wykorzystałem zmniejszając prędkość i oglądając się za następną chmurą na trasie. Wewnątrz trasy trójkąta ułożył się wyraźnie „młody" Cu, do którego doszedłem z małą stratą wysokości. Jednakże jego wykorzystanie możliwe byłoby przy znacznym nadłożeniu trasy, co równałoby się dużej stracie czasu, dlatego też zdecydowałem się na wykorzystanie napotkanego 4-metrowego wznoszenia dla nabrania wysokości zapewniającej dolot. Obliczenia krążkowe upewniły mnie, że potrzebna znad puntu nad którymi znajdowaliśmy się (koło Ulanowa) wysokość 1 200 przy prędkości dolotu 100 km/h dawała małe prawdopodobieństwo dolecenia. Zdecydowałem się jednak przestać krążyć we wznoszeniu, które wyraźnie osłabło. Przede mną otwierał się czysty błękit z kilkoma strzępami powstających chmur. Trzeba było zaryzykować.

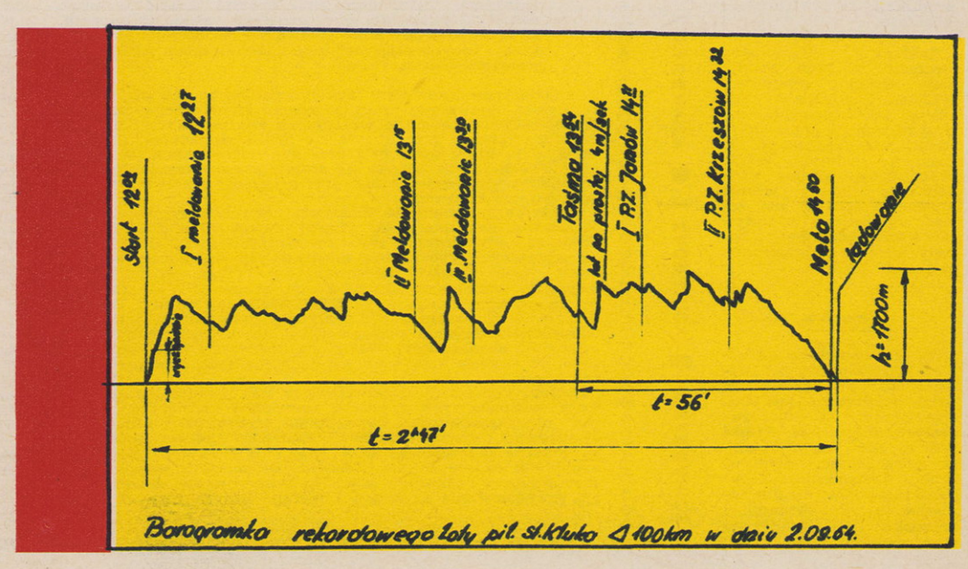
Ustaliłem prędkość 100 km/h i zaczęły się długie, denerwujące sekundy wyczekiwania. Po lewej stronie widzimy błękitną wstęgę Sanu, nisko, Stalową Wolę i Rozwadów. Wysokość szybko topnieje, ale i lotnisko jest coraz bliżej. W pewnej chwili odczuwam gwałtowny przyrost prędkości, podciągam i zyskuję nieco wysokości. Jeszcze jeden podobny manewr pod napotkanym strzępem Cu i od tej chwili zaczynam optycznie oceniać szanse dolotu. Lotnisko rysuje się pod jakimś kątem 20, może 30°. San przelatujemy przed mostem w Bramwicy, skąd do lotniska w linii prostej jest około 4,5 km. Wysokość 350 m. Znów czuję zbawczy podmuch, ale tym razem nie podciągam, lecz trzymam „Bociana", aby mieć rezerwę prędkości, gdyby lądowanie wypadło na przedpolu lotniska. Ułożyło się. Linię taśmy mijamy z prędkością 150 km/h na wysokości paru metrów nad ziemią. Łagodnie ściągam drążek i kątem oka zerkam na zegarek. Była godzina 14.51, a więc rekord padł.

Stanisław Kluk

Jak wykazały późniejsze obliczenia, Staszek Kluk z pasażerem Antonim Wyrzanowskim uzyskali na trójkącie 101 km na „Bocianie" prędkość 109 km na godzinę, wynik lepszy od rekordu krajowego, należącego do Czesława Cnotliwego, wynoszącego 86 km/h i światowego, będącego w posiadaniu pilotów radzieckich (103 km/h). Brawo Staszek!

Tego dnia w Stalowej Woli Adam Zięba wykręcił złote przewyższenie, Jan Prokop obleciał trójkąt 200 km, dwaj dalsi piloci oblecieli trójkąty 100.

MAREK PAWLUK



Barogramka rekordowego lotu pil. St. Kluka ◁ 100 km w dniu 2.09.64.

ODRZUTOWY ŚMIGŁOWIEC JEDNOMIEJSCOWY

JK-1 „TRZMIEL"

Mgr inż.
ANDRZEJ GLASS

JEDNOMIEJSCOWY odrzutowy śmigłowiec „Trzmiel" został zaprojektowany w Instytucie Lotnictwa w latach 1955—56 pod kierunkiem mgr inż. Jerzego Kotlińskiego. Był to śmigłowiec ciekawy, lecz trudny do skonstruowania i wypróbowania. Do nielicznych udanych jego poprzedników należał amerykański Hiller „Hornet" i holenderski „Kolibri". Od 1957 r. prace nad śmigłowcem prowadził mgr inż. Andrzej Rudiuk. W 1957 r. był gotowy prototyp śmigłowca. W trakcie prób naziemnych dnia 23 czerwca 1957 r. nastąpiło urwanie się jednego z silników, w wyniku czego pierwszy prototyp uległ zniszczeniu oraz zginął pilot doświadczalny inż. Antoni Śmigiel.

W końcu października 1958 r. nastąpiła awaria drugiego prototypu „Trzmiela" na stoisku do prób naziemnych. Ze względu na zbyt dużą sztywność stoiska powstał rezonans, który spowodował uszkodzenie głowicy oraz zniszczenie łopat i silników. Gdy Instytut Lotnictwa wykonał nowe silniki — próby wznowiono.

Do 1959 r. śmigłowiec był w próbach zaledwie przez jeden miesiąc. W 1959 r. próby prowadzone były przez 9 miesięcy. W trakcie prób wyeliminowano drgania śmigłowca na obrotach znamionowych, wprowadzając szereg zmian konstrukcyjnych. Zastosowano m. in. tłumiki drgań, poprawiono sztywność układu sterowania i zmieniono długość łopat sterujących. Podczas prób „Trzmiela" w latach 1957—59 wykonano w Instytucie cztery kolejne wersje silników ulepszając je i powiększając ich ciąg. W dniu 30 października 1959 r. nastąpiła awaria silników polegająca na oderwaniu się statecznika płomienia od korpusu silnika. Silników nie poprawiono i próby „Trzmiela" zostały przerwane. Jednym z powodów przerwania prac było stwierdzenie na drodze obliczeniowej, że „Trzmiel" ma niebezpiecznie duże opadanie w autorotacji. Z tej samej przyczyny nie jest produkowany amerykański „Hornet".

Do wykonania pierwszych lotów na śmigłowcu „Trzmiel" brakowało kilku miesięcy potrzebnych na przygotowanie nowych silników i na dorobienie tłumików, w celu usunięcia drgań przy obrotach większych od znamionowych. Na początku 1962 r. przekazano prototypy nr 2 i nr 3 jako eksponaty do WAT i ZHP. W sierpniu 1963 r. „Trzmiel" został po raz pierwszy pokazany publicznie na wystawie „Śmigłowce", urządzonej przed Muzeum Techniki w Warszawie, a następnie znalazł się w zbiorach Muzeum Techniki w Warszawie.

OPIS TECHNICZNY

Przeznaczenie: Odrzutowy, jednomiejscowy śmigłowiec doświadczalny o układzie jednosilnikowym ze śmigłem ogonowym. Konstrukcja metalowa. Przewidywane zastosowanie: do inspekcji i obserwacji oraz ewentualnie — do opylania pól.

Wirnik nośny: Dwułopatowy. Łopaty o obrysie prostokątnym i profilu NACA 0015 mają frezowany stalowy dźwigar, wypełnienie tylnej części łopaty pianką z polichlorku winylu oraz pokrycie duralowe. Dźwigar, pokrycie i wypełniacz łączone są żywicą epoksydową. Jedynie listwa spływu jest znitowana z pokryciem. Łopaty niezwichrzone. Cięciwa łopat — 160 mm. Łopaty nośne sztywno połączone ze sobą za pomocą głowicy spawanej z blach stalowych, zawieszonej przegubowo na wale. Do głowicy, prostopadle do łopat nośnych, zamocowane są dwie łopaty sterujące o obrysie kołowym, wykonane z blachy duralowej usztywnionej wewnątrz pianką.

Kadłub: Spawany z rur stalowych, składa się z kratowej kolumny pionowej, belki ogonowej i fotela w postaci miski na spadochron. Za fotelem pilota znajduje się zbiornik paliwa. Na końcu belki ogonowej — dwułopatowe drewniane śmigło ogonowe o średnicy 0,74 m, napędzane wałem od wału wirnika nośnego. Z przodu kadłuba — tablica przyrządów, a na niej: obrotomierz wirnika, wysokościomierz, wariometr, paliwomierz oraz podwójny manometr ciśnienia paliwa. Na sterownice składają się: dźwignia skoku ogólnego umieszczona z lewej strony pilota, na niej przycisk cewki rozruchowej, drążek sterowania okresowego (wiszący przed pilotem), orczyk do zmiany skoku śmigła ogonowego oraz dźwignia zaworu paliwa znajdująca się nad głową pilota. Napędy sterowania skoku ogólnego i sterowania okresowego poprowadzone są popychaczami. Sterowanie śmigłem ogonowym odbywa się za pomocą linek w pancerzach (bowdenach).

Energia elektryczna potrzebna dla nadajnika paliwomierza i cewki rozruchowej czerpana jest z akumulatora 12A5, zamocowanego za fotelem pilota w dolnej części kadłuba. Cewka rozruchowa KR—1 zamocowana jest na najwyższym punkcie głowicy, w osi obrotu i obraca się wraz z głowicą. Niskie napięcie doprowadzone jest przewodami od akumulatora poprzez komutator umieszczony na wale głównym. Wysokie napięcie doprowadzone jest przewodami znajdującymi się wewnątrz łopat — do świec silników.

Podwozie: stanowią dwie płozy duralowe zamocowane do rury głównej kadłuba przy pomocy stalowych goleni. Amortyzacja podwozia polega na odkształceniu sprężystym goleni oraz na ściskaniu amortyzatora gumowego umieszczonego w przegubach łączących golenie z kadłubem.

Zespół napędowy: Dwa silniki strumieniowe o ciągu po 12,5 kG przy V = 180 m/sek konstrukcji dr inż. St. Wójcickiego, zamocowane na końcach łopat wirnika nośnego. Minimalne zużycie paliwa — 9 kG/kGh, czyli 180 kG/h. Paliwo (benzyna) doprowadzone jest do silników ze zbiornika o pojemności 100 litrów (70 kG), za pomocą dwóch pompek BNK—12AS umieszczonych z dwóch stron przekładni głównej i przez nią napędzanych. Pompki podają paliwo do wnętrza wału głównego w dolnej jego części przez uszczelki gumowe. Z wału paliwo przedostaje się poprzez regulator obrotów zamocowany pod głowicą wirnika i przewody znajdujące się w łopatach nośnych — do silników. Rozruch śmigłowca odbywa się przez nadanie mu wstępnych obrotów za pomocą silnika elektrycznego lub końcówki napędowej samochodu ciężarowego GAZ—63A. Końcówka, do której należy podłączyć napęd przy rozruchu, znajduje się na końcu belki ogonowej. Rozkręcenie wału sprzęgającego wirnik nośny ze śmigłem ogonowym powoduje rozkręcenie przekładni głównej i wirnika nośnego. Po uzyskaniu odpowiednich obrotów wirnika — silniki wytwarzają już samodzielnie ciąg, potrzebny do obracania wirnika.

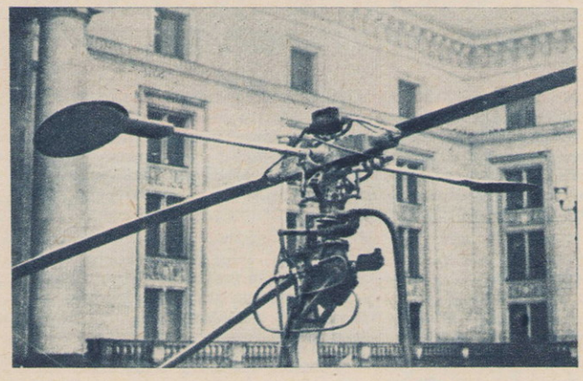
Malowanie: Śmigłowiec malowany na kolor zielonooliwkowy. Łopaty wirnika nośnego — dural malowany bezbarwnie. Przód jednego silnika pomalowany na biało, drugiego na czerwono, w celu odróżnienia w czasie prób.

Dane techniczne:

Średnica wirnika	7,00 m
Długość	2,95 m
Wysokość	2,14 m
Ciężar własny	140 kG
Ciężar użyteczny	200 kG
Ciężar całkowity	340 kG
Prędkość maksymalna	131 km/h
Prędkość przelotowa	105 km/h
Prędkość wznoszenia	10 m/sek
Pułap	5 500 m
Czas trwania lotu	15 min

Uwaga: Osiągi obliczeniowe

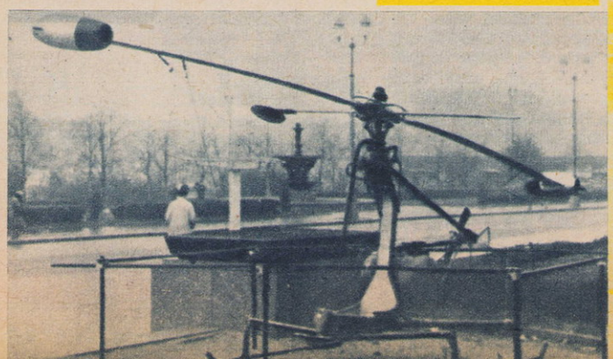
RYSUNEK ŚMIGŁOWCA ZOSTAŁ ZAMIESZCZONY NA STRONIE 14



WYŻEJ:
Głowica wirnika nośnego śmigłowca JK-1 „Trzmiel".

Z PRAWEJ:
Pierwsza wersja „Trzmiela" z odjętymi silnikami.
Foto: Z. Najdecki

NIŻEJ:
„Trzmiel" z silnikami, znajdujący się w zbiorach Muzeum Techniki w Warszawie.
Foto: E. Margański (2)



HENRYK KUCHARSKI

Korespondencja własna „Skrzydlatej Polski"

Uczestnicy wycieczki pośród węgierskich przyjaciół na aeroklubowym lotnisku w Sari.

U WĘGIERSKICH LOTNIKÓW SPORTOWYCH

BYŁEM, widziałem, paprykę jadłem, wino piłem, z miejscowymi ludźmi, najczęściej z lotnikami, rozmawiałem. Latałem też na węgierskich szybowcach. I choć wszystkiego co na Węgrzech widziałem i słyszałem opisać nie zdołam, to jednak mam nadzieję, iż pewnymi sprawami zainteresuję naszych Czytelników.

Węgry są nie tylko pięknym i słonecznym krajem. Osiągnięcia gospodarcze i kulturalne tego 10 milionowego narodu muszą wzbudzić szacunek u wszystkich. Zagraniczny turysta, którego droga najczęściej wiedzie przez Budapeszt i Balaton, zaabsorbowany jest jednak najwięcej oglądaniem wspaniałych zabytków i osobliwości węgierskiej stolicy oraz kąpielą w bajecznie pięknym i wzorowo zagospodarowanym, największym jeziorze środkowej Europy.

Tenże turysta wmieszany w tłum budapeszteńczyków chętniej ogląda wystawy doskonale zaopatrzonych sklepów i bardziej interesuje się warunkami życia przeciętnego obywatela niż sztandarowymi osiągnięciami uspołecznionej gospodarki. Częściej też kosztuje przednie węgierskie wino, ostrożnie próbuje rozmaitych gatunków papryki i zajada się doskonałą zupą rybną oraz salami, niż zastanawia się nad dobrze rozwiązaną i funkcjonującą komunikacją dwumilionowej stolicy, osiągnięciami i wyrobami kombinatu przemysłowego w Csepel czy choćby rozwiązaniami konstrukcyjnymi nowo budowanego, potężnego mostu wiszącego nad Dunajem.

Przybysza z Polski zadziwia jednak przede wszystkim serdeczność jaką Węgrzy żywią do Polaków. Słowo „Lengyel" (Polak) jest tam synonimem serdeczności, gościnności, przyjaźni, zainteresowania. Wszystko to razem sprawia, iż coraz częściej wojażujący po świecie rodacy chętnie wybierają się właśnie na Węgry. Praktyczna wymiana bezdewizowa przyczyniła się do tego, że i brać lotnicza obu tych krajów odwiedza się nawzajem w swoich aeroklubach, wymieniając doświadczenia lotnicze i zawiązując serdeczne więzy przyjaźni. Szczególnie ożywioną działalność na tym polu prowadzą w Polsce aerokluby w Ostrowie Wlkp. i przede wszystkim w Jeleniej Górze.

Właśnie we wrześniu br. na Węgry wybrała się kolejna grupa pilotów, pracowników i działaczy lotniczych Aeroklubu Jeleniogórskiego. Wśród nich znalazł się i piszący te słowa przedstawiciel „Skrzydlatej".

Gospodarzem tej grupy był budapeszteński aeroklub Csepel. Na program dwutygodniowego pobytu złożył się m. in. kilkudniowy pobyt nad Balatonem, zwiedzanie Budapesztu oraz oglądanie wielu jego zabytków i osobliwości, zapoznanie się z życiem i działalnością miejscowego areoklubu, loty laszujące na szybowcach oraz wiele spotkań towarzyskich z pilotami.

Wszyscy uczestnicy wycieczki wynieśli jak najlepsze wrażenia z pobytu na Węgrzech.

Może warto tu przypomnieć jak wygląda samo przygotowanie do takiej wycieczki. Otóż wyjazd tego rodzaju jest nagrodą za aktywną działalność na rzecz aeroklubu. Wszystkie koszty pokrywa jednak osobiście wyjeżdżający. Minimalny koszt eskapady wynosi ok. 2 000 zł i składają się nań: wydatki związane z dwutygodniowym pobytem „swojego" Węgra w Polsce, wykupienie wkładki paszportowej i opłata za podróż do Budapesztu i z powrotem. W sumie tej nie mieści się wymiana bankowa (maksimum 1300 zł) i 300 zł jakie można przewieźć przez granicę i wymienić na Węgrzech na forinty oraz kieszonkowe, którego wysokość zależna jest już od umowy samych wymieniających się. W praktyce stanowi ono co najmniej sumę 500 złotych.

ZACZYNAMY OD „GÓRY"

W centrum Budapesztu, w okazałym gmachu przy ulicy Belojannisa 16 rozgościł się Zarząd Główny MHS, wielkiej organizacji społecznej, która swym zasięgiem oddziaływania przypomina nieco naszą Ligę Przyjaciół Żołnierza sprzed 1956 roku. MHS zrzesza w swych szeregach m. in. i lotnictwo sportowe.

Pełna nazwa tej organizacji brzmi po węgiersku następująco: **Magyar Honvedelmi Sportszovetseg** i przetłumaczyć ją można jako Węgierski Dobrowolny Związek Sportowy.

Na czele Zarządu Głównego MHS stoi prezes **G. Uszta.** Jego bezpośrednimi zastępcami są wiceprezesi, którzy stoją na czele poszczególnych pionów. Wiceprezesem do spraw lotnictwa i gospodarki MHS jest **Reti Anta.** Podległym mu szefem wydziału lotniczego, zajmującego całe czwarte piętro wspomnianego tu budynku jest **Nagy Bela.** W ramach tego wydziału rozróżnić należy jeszcze takie działy jak spadochronowy (czterech pracowników), lotniczy oraz techniczny (siedmiu pracowników). Z kolei dział lotniczy dzieli się na pododział (referat) samolotowy i szybowcowy. Również w dziale technicznym istnieją referaty: szybowcowy (trzech pracowników), samolotowy (trzech pracowników) i pomocniczego sprzętu startowego, takiego jak wyciągarki, traktory, itp. (jeden pracownik).

Łącznie na Węgrzech istnieje 27 aeroklubów oraz centralne lotnisko **Budaors** (centrum samolotowe) i centralne lotnisko dla spadochroniarzy (centrum spadochronowe) w **Godollo.** Do aeroklubów budapeszteńskich należą: **Csepel. Czkałow, Dozsa, Gagarin, Ganz-Mavag, ITRK, Komi, MAV i Posta.**

Wszystkie te jednostki podległe są oczywiście Zarządowi Głównemu MHS. Istnieje jednak pewna drabina organizacyjna. Dla przykładu podam, że wspomniany tu aeroklub Csepel podlega bezpośrednio zarządowi MHS istniejącemu przy zakładach przemysłowych Csepel. Z kolei bezpośrednim zwierzchnikiem tej komórki jest zarząd miejski MHS Budapest, którego nadrzędną instancją jest dopiero Zarząd Główny MHS.

STRUKTURA ORGANIZACYJNA AEROKLUBÓW

Wielce odmienna w porównaniu z sytuacją w Polsce jest struktura organizacyjna aeroklubów węgierskich. Istnieją one bowiem przy dużych zakładach przemysłowych, ministerstwach, instytucjach, które są jednocześnie opiekunami i mecenasami swych aeroklubów.

Działalność aeroklubu oparta jest na pracy społecznej jego członków. Ten fakt traktowany jest tu jako zasada generalna. MHS zapewnia co prawda aeroklubowi pewną pomoc i przydziela pewną ilość sprzętu. Zależy ona jednak od wyników szkoleniowych i sportowych aeroklubu. Zatrudnia też kierownika lotniska aeroklubowego i jeśli potrzeba jego zastępcę, odpowiedzialnych za administrowanie obiektem lotniskowym. Także minimalną ilość mechaników szybowcowych i samolotowych. Wszystkie inne funkcje, łącznie z kierownikiem aeroklubu, szefem wyszkolenia, instruktorami, szefem technicznym, kierownikiem propagandy, mechanikami wyciągarkowymi itp., wykonywane są **społecznie.**

Społeczny zarząd składający się z członków aeroklubu kieruje działalnością jednostki. Aeroklub może mieć swój własny, odrębny majątek, którego wielkość zależna jest często od hojności mecenasa, czyli zakładu czy instytucji, przy której aeroklub istnieje. Nie wyklucza się jednak zbiórek pieniężnych czy innych akcji społecznych na rzecz zwiększenia tego majątku.

Najczęściej majątek ten stanowi sprzęt lotniczy — szybowce, spadochrony, itp. Ilość takiego prywatnego sprzętu nie rzutuje na wielkość przydziałów sprzętu lotniczego dokonywanych przez MHS.

Miło tu dodać, że najczęściej za te prywatne pieniądze kupowane są polskie szybowce, takie jak „Mucha Standard", „Foka", „Bocian" i inne, a także polskie spadochrony.

MHS przydzielając aeroklubowi pewną ilość sprzętu nakłada jednocześnie nań obowiązek wykonywania pewnych planów w zakresie wyszkolenia lotniczego kandydatów dla wojska. Oczywiście szkolenie odbywa się siłami społecznymi, innego bowiem wariantu nie praktykuje się. Nie nakłada się natomiast na aeroklub żadnych zobowiązań w

Młody węgierski pilot w kabinie szybowca szkolnego „Lepke", przed kolejnym startem.

zakresie wyczynu, ale tego rodzaju osiągnięcia wraz z procentem wykonania planu szkolenia podstawowego dla wojska dają odpowiednią ilość punktów. Ich suma pomniejszona o punkty ujemne za wypadki lotnicze, jeśli takie mają miejsce, stanowi o miejscu aeroklubu w ogólnokrajowej punktacji aeroklubów. A to właśnie miejsce rzutuje na korygowaną co roku ilość sprzętu lotniczego przydzielonego poszczególnym aeroklubom przez MHS.

Członkami aeroklubu są tylko czynnie uprawiający lotnictwo. Wszyscy płacą miesięczne składki w wysokości na ogół 20 forintów, z tym, że uczący się płacą sumę o połowę mniejszą. Największa intensywność latania przypada na miesiące wakacyjne — lipiec i sierpień. Wtedy też na lotniskach organizowane są obozy dla kandydatów do wojska oraz obozy dla treningowców. Wszyscy bez wyjątku, mając zakwaterowanie za darmo, płacą jednak za wyżywienie. Suma ta wynosi ok. 20 forintów dziennie, z tym, że w praktyce około 2/3, a nawet 3/4 tej sumy pokrywa zakład lub instytucja, do której aeroklub przynależy.

Po wykonaniu 50 startów z pasażerem kandydat zostaje pomocnikiem instruktora. Pod jego okiem przez rok pomaga w szkoleniu podstawowym. W tym czasie ma już prawo do egzaminowania pilotów wyszkolonych do kategorii B.

Na zakończenie tej rocznej praktyki kandydat na instruktora zdaje egzamin z teorii (uczy się samodzielnie) i praktyki przed komisją państwową. Po zdaniu tych egzaminów otrzymuje uprawnienia instruktora szybowcowego, uprawniające nie tylko do szkolenia i prowadzenia lotów ale także do piastowania funkcji szefa wyszkolenia. W międzyczasie musi jednak uzyskać złotą odznakę szybowcową, która jest dodatkowym warunkiem otrzymania pełnych uprawnień instruktorskich. W praktyce od momentu rozpoczęcia szkolenia do chwili otrzymania uprawnień instruktora upływa 6—8 lat.

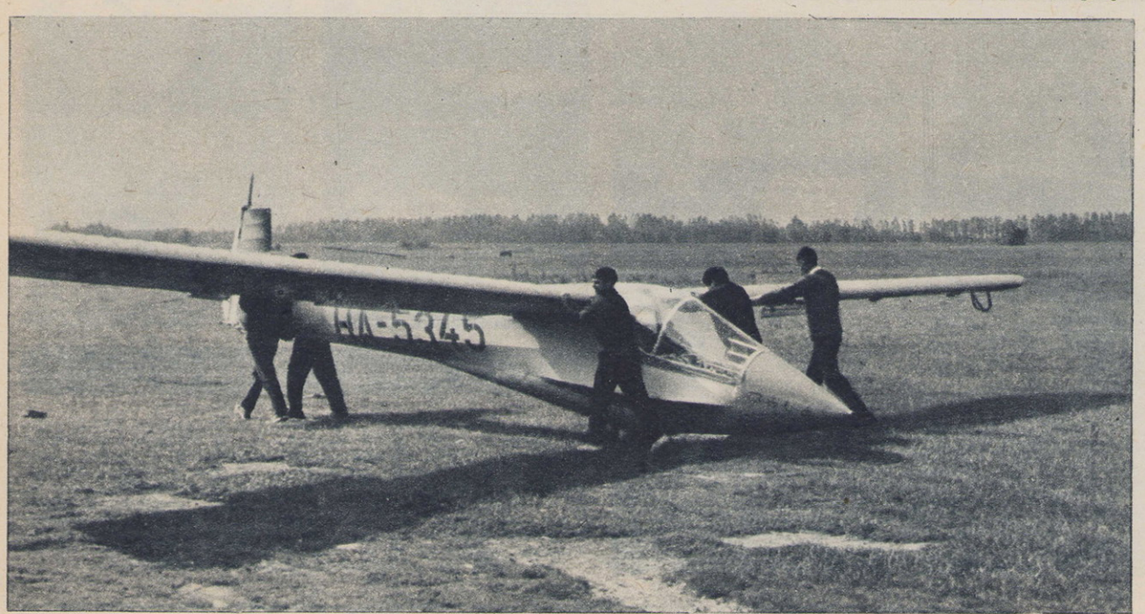
Ogół szybowników węgierskich lata na szybowcach skonstruowanych i wykonanych w kraju. Należą do nich: dwumiejscowy, całkowicie metalowy szybowiec szkolno-treningowy „Gobe", a także konstrukcje drewniane — szkolny „Lepke", przejściowy „Pilis" oraz treningowo-wyczynowe i wyczynowe „Junius 18", jego ulepszona wersja „Super Futar" oraz „Olimpia", znana na Węgrzech pod nazwą „Cinke".

Szkolenie kandydatów do lotnictwa rozpoczyna się na trzy lata przed uzyskaniem przez nich matury. Cykl szkolenia szybowcowego kandydatów trwa więc trzy lata. Na jego program składają się zajęcia teoretyczne przeprowadzane zimą oraz praktyka podczas miesięcy wakacyjnych. W czasie trzech lat szkolenia kandydat uzyskuje szybowcową kategorię C lub nawet D.

Po maturze i po podpisaniu oświadczenia o wstąpieniu do oficerskiej szkoły lotniczej, młody szybownik rozpoczyna szkolenie na samolotach. Wstępne szkolenie samolotowe dla kandydatów do wojska przeprowadzane jest też siłami instruktorów społecznych. Ci z wyszkolonych kandydatów, którzy pozostają na drodze do szkół wojskowych, tworzą zaplecze pilotów sportowych.

Jeśli chodzi o plany w zakresie wyszkolenia skoczków spadochronowych dla wojska, to program przewiduje 5 skoków z samolotu dla każdego kandydata. Ten rodzaj wstępnego szkolenia odbywa się na centralnym lotnisku spadochroniarzy w Godollo.

Chociaż lotnictwo sportowe opiera się na pracy społecznej, to jednak MHS przychodzi z pewną pomocą finansową aeroklubowym instruktorom. By zilustrować sytuację posłużę się przykładem. Farkas Gyula jest pracownikiem zakładów przemysłowych w Csepel. Za tę pracę otrzymuje 2 400 forintów miesięcznie. Jest członkiem zakładowej komórki MHS, gdzie jako pilot otrzymuje 300 forintów dodatku kalorycznego. Natomiast jako instruktor społeczny otrzymuje dodatkowo następne 300 forintów miesięcznie. Wobec tego, że Gyula Farkas jest jeszcze szefem wyszkolenia aeroklubu Csepel, traktowany jest również jako latający nieetatowy pracownik MHS i z tej racji przysługuje mu kolejne 300 forintów. Będąc pracownikiem fabryki i jednocześnie sportowcem, G. Farkas ma prawo do korzystania z 72-dniowego urlopu. W przypadku kiedy aeroklub organizuje obóz, MHS może wystąpić do zakładów o dodatkowe dwa tygodnie urlopu. Gyula Farkas jest jeszcze członkiem szybowcowej kadry narodowej. I z tej racji przysługują mu jeszcze kolejne trzy tygodnie urlopu, przeznaczonego na trening i zgrupowania kadry narodowej. Poza tym Gyula Farkas studiuje na uczelni wieczorowej elektrotechnikę. I z tej racji ma prawo do pewnych, ogólnie przyjętych ulg w pracy zawodowej.



W drodze na start. Widoczny na zdjęciu „Gobe" jest dwumiejscowym metalowym szybowcem szkolno-treningowym, na którym uczy się latać większość pilotów Węgier. Zdjęcia autora

W czasie tych dwóch miesięcy lata się w zasadzie codziennie, o ile oczywiście dopisuje pogoda. W pozostałych miesiącach lata się często tylko w soboty i niedziele. Wtedy bowiem na pewno można liczyć na odpowiednią ilość ludzi koniecznych do prowadzenia startu i wykonywania lotów. Piloci bowiem pracują lub uczą się, a lotniska oddalone są niejednokrotnie od miasta po 30 i więcej kilometrów, nierzadko z kłopotliwym dojazdem.

Piloci nie mają żadnych ograniczeń ani limitów co do ilości wylatanych godzin w ciągu roku. Limitowane są natomiast resursy samolotów holujących.

Na lotniskach aeroklubowych odbywają się w zasadzie tylko loty szybowcowe, przy startach za wyciągarką lub za samolotem. Piloci samolotowi, mimo iż są członkami poszczególnych aeroklubów, szkolą się i latają w centrum lotniczym Budaors. Podobnie ma się sprawa ze skoczkami spadochronowymi, z tym, że ich lotniskiem jest Godollo.

Instruktorzy społeczni, na barkach których spoczywa działalność węgierskiego lotnictwa sportowego, szkoleni są we własnych aeroklubach. Kandydat na instruktora musi posiadać co najmniej srebrną odznakę, 50 godzin wylatanych samodzielnie na szybowcach oraz uprawnienia do lotów z pasażerem.

CENTRUM LOTNICZE BUDAORS

Budaors jest centralnym lotniskiem węgierskiego lotnictwa sportowego. Położony malowniczo pośród willowych dzielnic Budy, może się pochwalić okazałymi budynkami portowymi i olbrzymim hangarem. Trawiaste lecz twarde lotnisko jest jednak nie tyle duże co długie. Starty i lądowania odbywają się więc w dwóch kierunkach. Lotnisko to było w roku 1962 areną, nad którą rozgrywały się mistrzostwa świata w akrobacji samolotowej, kiedy to indywidualne i drużynowe zwycięstwo przypadło właśnie gospodarzom.

Tu właśnie mieści się centrum lotnicze, z tym, że na lotnisku niepodzielnie panują piloci samolotowi. Stąd też Budaors można by nazwać centrum samolotowym. Na co dzień bowiem odbywa się tu szkolenie i trening pilotów samolotowych ze wszystkich aeroklubów.

Zakres szkolenia obejmuje całokształt wyszkolenia pilota samolotowego. Tu też trenuje samolotowa kadra narodowa, tu odbywa się pod okiem węgierskich mistrzów specjalne szkolenie i trening w akrobacji. Pilotom, którzy przyjeżdżają na kilkudniowy czy nawet dłuższy trening, zapewnia się noclegi na miejscu.

Kierownikiem i szefem wyszkolenia centrum lotniczego Budaors jest kapitan **Zoltan Pal.** Jego zastępcą i jednocześnie instruktorem — **Janos Pinter.** Ten ostatni wraz z doskonałymi akrobatami i członkami kadry narodowej **Katoną, Fejerem i Fejesem** pracują w Budaors jako etatowi instruktorzy, opłacani przez MHS. To odstępstwo od powszechnie przyjętej zasady, mówiącej jak już wiadomo o tym, że instruktorzy pracują społecznie, ma jednak swoje uzasadnienie. W Budaros szkolą się i trenują piloci samolotowi z całego kraju, pracy jest więc wyjątkowo dużo.

Sprzętem, na którym lata się w Budaors, są takie samoloty jak Zlin 226 „Trener", Zlin 226 „Akrobat", Zlin 326 „Trener Master", Jak-12, polski „Gawron", węgierska „Kania" i inne. Tu też mają swą bazę należące do MHS trzy samoloty typu Li-2 oraz cztery An-2. Korzystają z nich przede wszystkim spadochroniarze, którzy jednak skaczą na oddalonym o 31 km lotnisku w Godollo.

Godollo jest centralnym lotniskiem spadochronowym i pełni rolę centrum spadochronowego. Skaczą tam spadochroniarze z całego kraju. Tam też szkoli się instruktorów spadochronowych. Godollo jest również miejscem treningów spadochronowej kadry narodowej.

Wracając do Budaors dodać trzeba, iż na zapleczu potężnego hangaru znajdują się pomieszczenia i warsztaty **centralnych zakładów remontowych sprzętu lotniczego,** głównie szybowców. Zdolność produkcyjna tych zakładów zamyka się liczbą 35 głównych remontów szybowców oraz licznymi pracami okresowymi i doraźnymi na samolotach.

Na lotnisku Budaors widziałem też samoloty lotnictwa sanitarnego „Super Aero" i „Morava" oraz rolnicze „Gawrony". Stąd startuje do swych zadań fotogrametrycznych jeden z trzech wspomnianych już samolotów Li-2. Tu wreszcie przechodzi swe pierwsze próby w locie prototyp nowego węgierskiego śmigłowca.

CIĄG DALSZY NASTĄPI

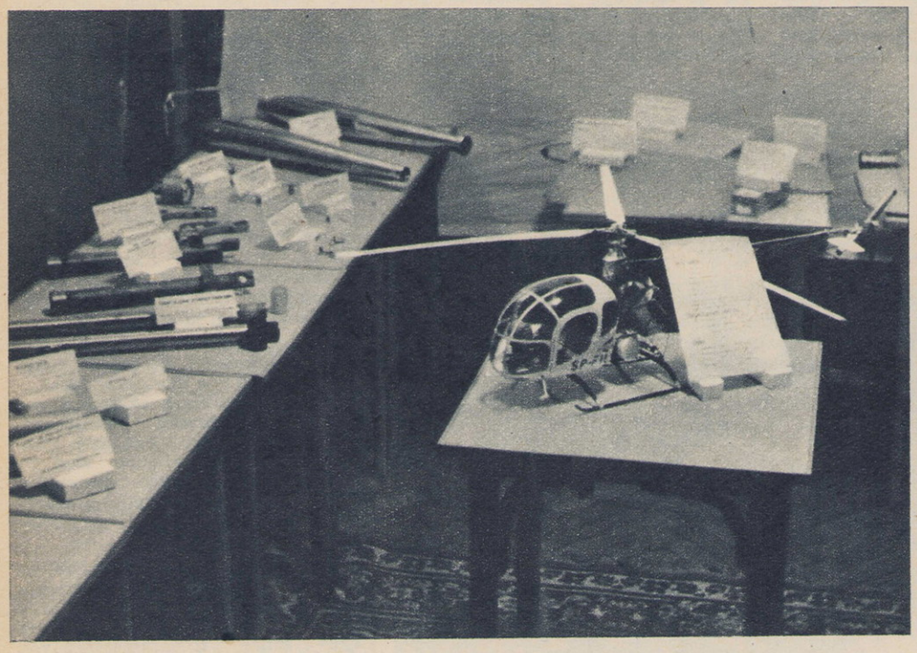
Farkas Gyula, szef wyszkolenia Aeroklubu Csepel i członek szybowcowej kadry narodowej, na startowym stanowisku kierownika lotów.

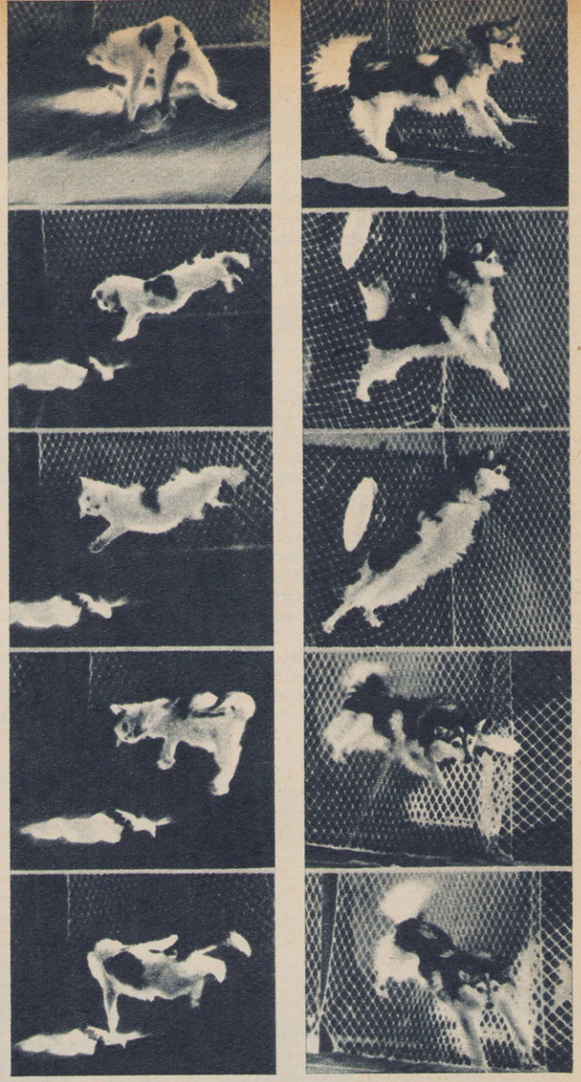
NOWOŚCI NAUKI I TECHNIKI

WYSTAWA POSTĘPU TECHNICZNEGO

W Klubie Techniki i Racjonalizacji przy Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Świdniku czynna była w ostatnim okresie ciekawa wystawa obrazująca dorobek racjonalizatorów produkcji. Duże zainteresowanie zwiedzających wzbudzały elementy konstrukcyjne wykonane z laminatów. Włókno i tkanina szklana, nasycone żywicami epoksydowymi, z powodzeniem zdały egzamin w eksperymentalnych próbach zastąpienia metalu tym tworzywem. Charakterystyczną wymowę miały też różne drobne detale, których wykonanie metodami tradycyjnymi było bardzo pracochłonne, a tym samym kosztowne. Wprowadzenie usprawnień w procesie wytwarzania dało w efekcie końcowym znaczne oszczędności. Racjonalizatorzy zaprezentowali też kilka urządzeń i przyrządów pomiarowych własnego pomysłu. Są wśród nich m. in. przyrząd do pomiaru temperatury cienkich blach, elektromagnes do sortowania wiórów itp. Osobne miejsce zajmowała na wystawie ekspozycja ukazująca części wyprodukowane wadliwie. Tu dla odmiany „wyceniono" straty jakie ponosi przedsiębiorstwo na skutek działalności brakorobów. Na zdjęciu: Fragment wystawy prac racjonalizatorów. Na pierwszym planie dekoracyjny model śmigłowca SM-4 „Łątka".

Tekst i fot.: T. CHWAŁCZYK





NIEWAŻKOŚĆ

Powyżej zamieszczamy fragmenty z radzieckiego filmu rejestrującego przebieg badań zachowania się różnych organizmów żywych w stanie nieważkości. Na zdjęciach z lewej: Koty należą do najbardziej „nerwowych". Jedne z nich z szeroko rozwartymi oczami, przeraźliwie miauczą, wymachują łapami. Inne starają się czegoś uchwycić lub dostają dreszczy. Z reguły długo nie mogą się przyzwyczaić do nowych warunków. W przeciwieństwie do kotów — psy (zdjęcia z prawej) zachowują się najspokojniej ze wszystkich ssaków i szybko przywykają do niezwykłego stanu — nieważkości.

PROGRAM BADAWCZY TRZECIEGO SATELITY BRYTYJSKIEGO

Na trzecim brytyjskim sztucznym satelicie Ziemi typu „UK-3" będą prowadzone następujące badania naukowe:

1) Badania pionowego rozkładu cząsteczek tlenu w najwyższych warstwach atmosfery.
2) Badania struktury Drogi Mlecznej w zakresie promieniowania radiowego.
3) Badania fal radiowych o niezwykle dużej długości pochodzących z Kosmosu.
4) Badania temperatury i gęstości gazów w jonosferze.
5) Badania zaniku w jonosferze fal radiowych wysyłanych z Ziemi.

TRZY STACJE ODBIORCZE

W związku z systematycznym rozszerzeniem badań prowadzonych przy pomocy satelitów meteorologicznych typu „Tiros", uczeni amerykańscy uruchomili trzecią stację do odbioru danych z tych satelitów. Znajduje się ona w Fairbanks na Alasce. Poprzednio istniały tylko dwie takie stacje: w Wallops w stanie Wirginia i w Point Mudgy w Kalifornii.

WYDAJNOŚĆ SATELITÓW METEOROLOGICZNYCH

Powszechnie jest już dzisiaj wiadomo, że sztuczne satelity Ziemi przeznaczone do badań meteorologicznych w pełnym tego słowa znaczeniu zrewolucjonizują tę niezwykle pożyteczną naukę. Wymownym przykładem ich wydajności jest to, że jeden sztuczny satelita Ziemi typu „Tiros" dostarcza tak wielkiej ilości danych naukowych, że dla ich otrzymania z samolotów meteorologicznych trzeba by nieprzerwanie utrzymywać w powietrzu ponad całą Ziemią aż 400 maszyn.

PRZESZŁO MIESIĄC ODDYCHANIA TLENEM

W ramach przygotowań medyczno-biologicznych amerykańskich kosmonautów uczeni przeprowadzili badania wpływu na organizm ludzki długotrwałego przebywania w atmosferze czystego tlenu pod ciśnieniem 1/3 atm. (taka atmosfera wytwarzana jest w większości amerykańskich kabin kosmicznych). Próbie poddano 4 ochotników, którzy nieprzerwanie przebywali w takiej atmosferze przez 35 dni. Przeprowadzone później badania lekarskie nie wykazały niebezpiecznych zmian w ich organizmach.

Mała ENCYKLOPEDIA lotników polskich

WŁADYSŁAW NOWAKOWSKI

URODZIŁ się dnia 23 kwietnia 1916 roku w Kołaczycach pow. Jasło. Do szkoły podstawowej uczęszczał w miejscowości Czudec pow. Rzeszów. Szkołę średnią rozpoczął w Rzeszowie, a po przeniesieniu się do Lwowa ukończył tam VII Państwowe Gimnazjum im. T. Kościuszki w r. 1934. Dyplom magistra inżyniera uzyskał na Politechnice Lwowskiej — wydział mechaniczny, oddział maszynowy — grupa konstrukcyjna. Równocześnie studiował na sekcji lotniczej i samochodowej o kierunku silnikowym.

Po studiach rozpoczął pracę w Lwowskich Zakładach Lotniczych w charakterze starszego konstruktora. W okresie wojny pracuje w Krakowie w biurze konstrukcyjnym zakładów „Solway". Po pobycie w obozie koncentracyjnym, bezpośrednio po wyzwoleniu pracuje w Zakładach Sodowych w Krakowie jako kierownik techniczny. Od 1945 r. wykłada na wydziałach politechnicznych Akademii Górniczo-Hutniczej. W czerwcu 1946 r. zaczyna pracę w Instytucie Szybownictwa w Bielsku-Białej na stanowisku kierownika działu naukowego, jednocześnie przez cały czas istnienia wydziału lotniczego w Krakowie dojeżdża tam i wykłada mechanikę lotu oraz prowadzi ćwiczenia konstrukcyjne z silników lotniczych.

Od 1948 roku kieruje Szybowcowym Zakładem Doświadczalnym, a po ostatniej reorganizacji w roku 1963 zostaje dyrektorem Zakładów Sprzętu Lotnictwa Sportowego.

Wspólnie z inż Niespałem skonstruował pierwszy szybowiec w Polsce Ludowej IS-1 „Sęp". W dalszych latach brał bezpośredni udział (razem z inż. Sandauerem) przy projektowaniu IS-5 „Nietoperz" oraz opracowywaniu zagadnień aerodynamicznych „Foki". W latach 1954—55 w czasie pobytu w Chińskiej Republice Ludowej przeprowadził prace przygotowawcze do powstania tam przemysłu szybowcowego — podpisanie umowy na budowę zakładów.

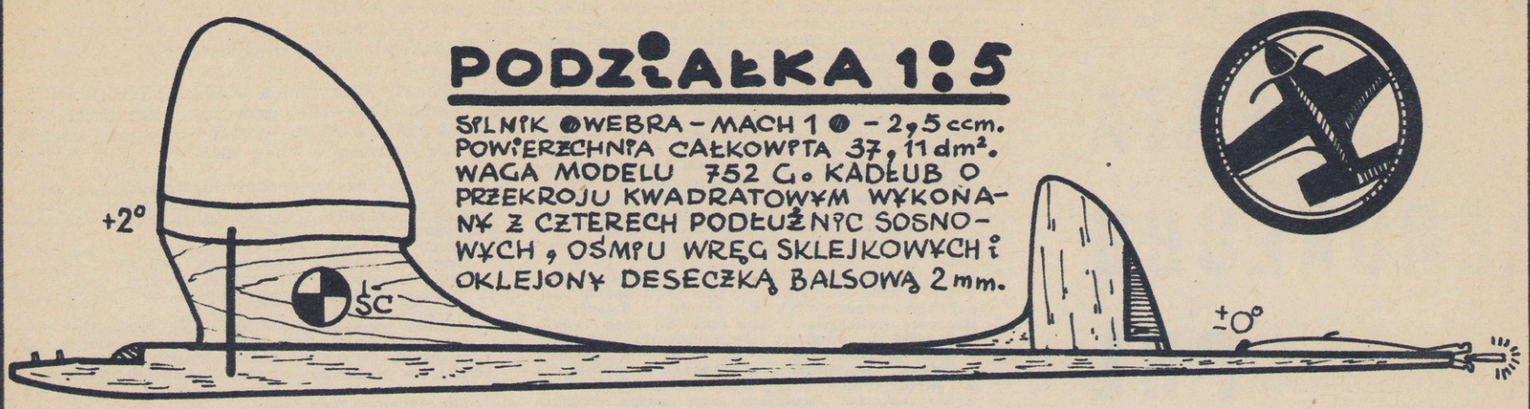
W r. 1952 otrzymał Nagrodę Państwową za postęp techniczny. Został też odznaczony Medalem X-lecia oraz Złotym Krzyżem Zasługi. W 1956 za uruchomienie przemysłu lotniczego w ChRL otrzymał Złotą Gwiazdę. Przyjaźni (chińską).

Był członkiem polskiej ekipy szybowcowej na zawody w Samedan (1948 r.) i mistrzostwa świata w Saint Yan (Francja — 1956 r.).

Wielokrotnie jest wybierany na prezesa Aeroklubu Bielsko-Bialskiego. Obecnie jest członkiem honorowym tego klubu. W latach 1953—54 był przewodniczącym Miejskiego Komitetu Frontu Jedności Narodu. W okresie istnienia Ligi Lotniczej był członkiem zarządu głównego tej organizacji. Członek PZPR od 1948 r.

Autor popularnego podręcznika „Podstawowe wiadomości z teorii lotu", rozdziałów o aerodynamice i mechanice lotu w „Szybownictwie" oraz „Podręczniku pilota szybowcowego". Napisał wiele interesujących artykułów w „Skrzydlatej Polsce" i „Technice Lotniczej". (p)

Władysław Nowakowski



PODZIAŁKA 1:5

SILNIK OWEBRA - MACH 1 - 2,5 ccm. POWIERZCHNIA CAŁKOWITA 37,11 dm². WAGA MODELU 752 G. KADŁUB O PRZEKROJU KWADRATOWYM WYKONANY Z CZTERECH PODŁUŻNIC SOSNOWYCH, OSMIU WRĘG SKLEJKOWYCH I OKLEJONY DESECZKĄ BALSOWĄ 2 mm.

ŁOŻE SILNIKA WYKONANE Z KLOCKÓW BUCZYNOWYCH 12 × 12 × 200 mm. PILONIK WYKONANY ZE SKLEJKI 3 mm. STATECZNIK KIERUNKOWY Z DESECZKI BALSOWEJ 3 mm ZAOPATRZONY W LOTKĘ URUCHAMIANĄ SAMOWYZWALACZEM.

POWIERZCHNIA 27,08 dm²

POWIERZCHNIA 10,03 dm²

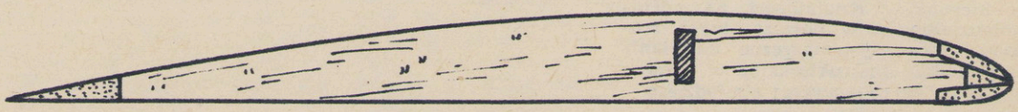
SKRZYDŁA WYKONANO Z BALSY I SOSNY. KRAWĘDŹ NATARCIA Z DESECZEK BALSOWYCH 2 mm, KRAWĘDŹ SPŁYWU BALSOWA, DŹWIGARY W CENTRALNYCH CZĘŚCIACH SKRZYDEŁ SOSNOWE 3×8 I 3×3 mm. ŻEBRA WYKONANE Z DESECZKI BALSOWEJ 1,5 mm. PŁATY MOCOWANE Z KADŁUBEM DWOMA KOŁECZKAMI BAMBUSOWYMI Ø 4 mm I PODPARTE ZASTRZAŁAMI. ZAKOŃCZENIA SKRZYDEŁ OD PODGIĘCIA WYKONANE CAŁKOWICIE Z BALSY. STATECZNIK WYSOKOŚCI WYKONANY Z BALSY I ZAOPATRZONY W SOSNOWY DŹWIGAR I DURALUMINIOWY HACZYK DETERMALIZATORA. CAŁY MODEL OKLEJONY PAPIEREM MODELLSPANN I PIĘCIOKROTNIE CELLONOWANY. KADŁUB DLA OCHRONY PRZED PALIWEM I SPALINAMI POLAKIEROWANY CHEMOLAKIEM.

SILNIKOWY MODEL WOLNOLATAJĄCY

•KJ•05•MAX•

KONSTRUOWAŁ JÓZEF KRUPA — WROCŁAW
VI MIEJSCE NA XXIX MISTRZOSTWACH POLSKI
OPRACOWAŁ JERZY KACZOREK 1964.

ROZPIĘTOŚĆ SKRZYDEŁ 1560 mm.
ROZPIĘTOŚĆ STATECZNIKA WYSOKOŚCI 700 mm.
WZNIOSY SKRZYDEŁ PODWÓJNE 30 i 170 mm.



PODZIAŁKA 1:1

NAJBLIŻSZE LATA AEROKLUBU PRL

Ppłk pil. KRZYSZTOF DONIGIEWICZ
Sekretarz Generalny Aeroklubu PRL

MÓWIĄC o zadaniach Aeroklubu PRL na lata 1965—70, trzeba zacząć od stwierdzeń ogólnych. Szkolenie i sport lotniczy stanowi w naszym kraju ważny element w systemie obronności, wychowania i politechnizacji młodzieży, szczególnie w aspekcie zbliżającego się „wyżu demograficznego". Do Aeroklubu PRL należy udostępnienie tego szkolenia i sportu młodzieży rokującej pod każdym względem nadzieje na przyszłość tak w zakresie jej predyspozycji lotniczej jak i postawy ideowo-społecznej. Szkolenie to jednak winno być prowadzone najmniejszym kosztem, bez marnotrawstwa, przy dobrej organizacji i wydajności pracy.

Zasadnicze kierunki pracy Aeroklubu PRL — ustalone w oparciu o wytyczne resortu nadzorującego naszą działalność — przedstawiają się następująco:

1. W zakresie organizacyjnej:

— Podjąć kroki zmierzające do podniesienia roli instancji społecznych zarówno na szczeblu centralnym ZG jak i Aeroklubów Regionalnych w kierunku większego wyeksponowania ich kierowniczej roli w organizacji.

— Działalność Aeroklubu (jego wszystkich ogniw) oprzeć na perspektywicznych i okresowych planach działania, zwracając baczniejszą uwagę na więź Zarządu Głównego z terenem, szczególnie w zakresie instruktażowej pomocy oraz analitycznej kontroli całokształtu działalności jednostek terenowych.

2. W zakresie pracy ideowo-wychowawczej:

— Prowadzić dalszą specjalizację Pionu Propagandy Zarządu Głównego APRL w kierunku powierzenia mu całokształtu prac związanych z organizacją pracy ideowo-wychowawczej wśród młodzieży, kadry etatowej i personelu latającego.

— Reaktywować działalność powołanych zgodnie z zaleceniami KC KPZR z 1957 r. zespołów partyjnych we wszystkich ogniwach organizacyjnych.

— Powołać na szczeblu Aeroklubów Regionalnych społeczne komisje młodzieżowe złożone z przedstawicieli ZMS, ZMW, ZHP, władz oświatowych oraz aktywu Aeroklubu, zadaniem których byłoby ustalenie kierunków działalności na odcinku młodzieżowym w poszczególnych środowiskach oraz systematyczne udzielanie pomocy kadrze instruktorskiej w prowadzeniu pracy wychowawczej z młodzieżą.

— Doskonalić w oparciu o roczne wytyczne pracy ideowo-wychowawczej w APRL szkolenie polityczne dla kadry etatowej, pilotów trenujących oraz młodzieży szkolnej.

3. W zakresie szkolenia dla potrzeb lotnictwa zawodowego i treningu kadr lotnictwa sportowego.

— Prowadzić Lotnicze Przysposobienie Wojskowe, w cyklu dwuletnim — wg nowych ustalonych zasad.

— W spadochroniarstwie APRL szkolić będzie w latach 1964—1970 skoczków na dotychczasowych zasadach.

— Uporządkować i określić ilościowe stany pilotów i skoczków trenujących. Przyjąć zasadę, że sport lotniczy powinni uprawiać tylko ci, którzy przejawiają dużą aktywność i poprzez swój osobisty talent lotniczy posiadają perspektywę awansu sportowego.

— Przejść z obecnego ilościowego stanu pilotów i skoczków spadochronowych na stan obrazujący rzeczywistą liczbę aktywnie latających pilotów szybowcowych i samolotowych.

— Zorganizować do dnia 1 stycznia 1966 r. sieć Aeroklubów Regionalnych wydzielając spośród 36 dotychczas istniejących — 17 Aeroklubów wojewódzkich zlokalizowanych w zasadzie w miastach wojewódzkich. Aerokluby te powinny realizować konkretne zadania szkoleniowo-obronne.

— Działalność pozostałych Aeroklubów należy rozwijać przede wszystkim w kierunku zadań propagandowo-sportowych w oparciu o dotacje finansowe naliczane w stosunku do tych zadań. Jednostki te powinny wypracowywać dochody własne przeznaczając je na rozwój działalności sportowej. Zagadnienie to wymaga uregulowania w odpowiednich przepisach finansowych.

— Zreorganizować istniejące trzy centra wyszkolenia.

— Zreorganizować Szkołę Szybowcową w Lisich Kątach tworząc z niej odpowiedni Ośrodek Szybowcowy przy Aeroklubie Grudziądzkim (podobnie jak zreorganizowano już szkoły w Jeżowie i Fordonie).

— Na szczeblu Biura Zarządu Głównego i w jednostkach terenowych dokonać dalszej kompresji etatów, tak aby stan zatrudnienia w Aeroklubie PRL na dzień 1. I. 1966 w stosunku do stanu zatrudnienia na dzień 1.I. 1964 przyniósł oszczędności około 450 etatów.

4. W zakresie działalności na rzecz gospodarki narodowej.

— Rozszerzyć zakres działalności LZUG APRL na dziedziny gospodarki narodowej dotychczas nie objęte usługami lotniczymi jak: obrona przeciwpożarowa, drobne usługi dla gospodarki narodowej.

5. W zakresie zabezpieczenia technicznego.

— Uzyskać przedłużenie czasokresu eksploatacji posiadanych w APRL samolotów celem możliwie maksymalnego wykorzystania niewyczerpanych resursów godzinowych.

— Szkolenie LPW II stopnia prowadzić na samolotach „Junak-3" i Jak-18.

— Niedobór ilościowy samolotów kategorii usługowej uzupełnić w latach 1966—1970 drogą zakupów w przemyśle krajowym samolotów PZL-104 „Wilga" oraz samolotów AN-2 dla potrzeb spadochroniarstwa.

— Przewidzieć uzupełnienie niedoboru samolotów szkolno-treningowych samolotami TS-8 „Bies". W związku z tym APRL powinien poczynić odpowiednie przedsięwzięcia dla umożliwienia przyjęcia tych samolotów do eksploatacji.

— Wyprodukowane prototypy samolotu M-4 przyjąć w APRL do doświadczalnej eksploatacji. Dalszej produkcji tych samolotów nie kontynuować ze względu na:
a) możliwość zabezpieczenia potrzeb samolotami TS-8,
b) przewidywany duży koszt produkcji samolotu M-4 (cena ponad 2 mln zł za 1 sztukę).

— Nadwyżki szybowców nie pozostające w eksploatacji przechować w konserwacji celem dalszego wykorzystania w okresie późniejszym i przy jednoczesnym uzupełnieniu niezbędnego stanu eksploatacyjnego nowych szybowców.

6. W zakresie zabezpieczenia lotniskowego.

— Uregulować sprawę zarządzania przez APRL lotniskami sportowymi.

— Spowodować przekazanie na rzecz gospodarki narodowej lotnisk nieużytkowanych przez APRL.

7. W zakresie spraw finansowych.

— Koszty utrzymania Aeroklubu PRL w latach 1964—1970 powinny kształtować się średnio o 25,6% poniżej poziomu kosztów działalności w roku 1963.

Celem zmniejszenia kosztów utrzymania poszczególnych klubów, przewiduje się zróżnicowanie rodzajów i zadań aeroklubów. I tak w nowym ustawieniu organizacyjnym będą:

Aerokluby wojewódzkie — Białostocki, Olsztyński, Gdański, Słupski, Szczeciński, Poznański, Bydgoski, Warszawski, Łódzki, Wrocławski, Ziemi Lubuskiej, Opolski, Śląski, Krakowski, Rzeszowski, Lubelski i Kielecki.

Aerokluby pomocnicze — Pomorski, Kujawski, Grudziądzki, Włocławski, Radomski, Podhalański, Ostrowski, Gliwicki, Bielsko-Bialski, Jeleniogórski.

Aerokluby podporządkowane — Elbląski, Tatrzański, Świdnicki, Mielecki, Stalowowolski, Częstochowski, Płocki i Rybnicki.

Podane zasady organizacyjne jednostek terenowych są podziałem umownym i nie wpłyną w żadnym stopniu na dotychczasową, statutową działalność i uprawnienia władz społecznych — Zarządów Aeroklubów Regionalnych. Przeciwnie, w świetle postawionych zadań i zaleceń władz nadzorujących — Zarządy Aeroklubów Regionalnych powinny w większym stopniu kierować i kontrolować działalność zarówno na odcinku pracy ideowo-wychowawczej i propagandowej jak i szkoleniowej i gospodarczej.

Polityczno-wychowawcza i propagandowa działalność Aeroklubu PRL w okresie lat 1965—1970

Statutowe sformułowanie głównych zadań Aeroklubu PRL stawia na pierwszym miejscu wychowanie swoich członków w duchu patriotyzmu na pełnowartościowych obywateli PRL, w oparciu o programowe założenia budowy socjalizmu.

Rozpowszechnienie wiedzy lotniczej wśród społeczeństwa a zwłaszcza wśród młodzieży z jednoczesnym przysposabianiem jej do wykonywania zadań społecznie użytecznych — to drugi podstawowy kierunek pracy ideowo-wychowawczej i propagandowej Aeroklubu PRL.

Cechą charakterystyczną stawianych w tej mierze zadań przed całą naszą organizacją, jest fakt osiągnięcia pełnej stabilizacji, dokładne sprecyzowanie jej miejsca i roli. Słabością w naszej dotychczasowej pracy była niedostateczna więź programu szkolenia ideologicznego z codzienną pracą lotniczą, często nieodpowiedni poziom przygotowania wykładowców, a także słaba dyscyplina słuchaczy.

W pracy ideowo-wychowawczej z kadrą, obok szkolenia planowego jako jednej z ważniejszych form, muszą być stosowane i inne niemniej ważne metody. Do nich należy: osobisty udział kadry w szerokiej kampanii propagandowej lotnictwa na terenie szkół, prowadzenie pogadanek z młodzieżą, współuczestnictwo w organizacji wystaw lotniczych i innych zamierzeń propagandowych. Instruktor lotniczy w szerokim pojęciu tego słowa musi stanowić ważne ogniwo w procesie patriotycznego wychowania młodzieży.

Za poziom i jakość pracy politycznej oraz pełną realizację nakreślonych celów i zadań ideowo-wychowawczych w pierwszym rzędzie odpowiada kierownik jednostki. W tej pracy bezpośrednim zastępcą kierownika jednostki jest kierownik propagandy — organizator pracy politycznej jednostki, przygotowujący warunki dla

Wysokowyczynowe „Foki" i samoloty holujące „Gawron" to symbole nowoczesności na naszych lotniskach sportowych. **Foto: „Skrzydlata Polska" — JP.**

jej realizacji w oparciu o uchwały i wytyczne Zarządu Głównego APRL i aeroklubu regionalnego przy współpracy z POP i aktywem jednostki.

We wszystkich jednostkach posiadamy bardziej lub mniej liczne podstawowe organizacje partyjne, którym statutowe zadania PZPR wyznaczają rolę siły motorycznej w pracy zawodowej i społecznej. Podstawowe Organizacje Partyjne dbają o treść pracy ideowo-wychowawczej oraz winny, naszym zdaniem, koncentrować swoją uwagę na stworzeniu właściwego klimatu i atmosfery wśród załogi, na analizie ekonomicznej działalności jednostki oraz na umacnianiu więzi kolektywu pracowniczego dla zrealizowania podjętych przez jednostkę zadań.

Wśród zaleceń i postulatów kierowanych pod adresem naszej organizacji ważną sprawą jest reaktywowanie bądź powołanie do życia zespołów partyjnych przez te instancje partyjne, które sprawują polityczne kierownictwo dla naszych jednostek. Aktywizacja działaczy partyjnych wokół problematyki lotniczej, wpłynie w efekcie na bardziej wszechstronne ugruntowanie pozycji naszej organizacji w społeczeństwie, a co za tym idzie zapewni pełne jego poparcie dla naszych zadań. Są to niektóre problemy naszej pracy politycznej wewnątrz organizacji.

Problematyka pracy z młodzieżą zrzeszoną w kołach lotniczych i modelarniach, a następnie szkolącą się w ośrodkach — zamyka w pewnym sensie pracę wychowawczą wewnątrz organizacyjną. W dziedzinie lotniczego wychowania tej młodzieży musimy w okresie tych najbliższych lat osiągnąć dalszy istotny postęp. Nie można godzić się z tym, by istniała dysproporcja między bazą organizacyjno-materialną, a pracą wychowawczą. Proces patriotycznego kształtowania się postawy przyszłego pilota musi postępować równolegle z nabywaniem przez niego wiedzy lotniczej, z doskonaleniem jego umiejętności pilotażowych, zwłaszcza, że młodzież ta będzie stanowić w coraz większym procesie zaplecze dla lotnictwa zawodowego.

Szczupły aparat etatowy, kadra instruktorów modelarskich, pracy tej własnymi siłami nie dokona. Musi przyjść z pomocą liczna rzesza działaczy społecznych, a więc zaawansowanych pilotów instruktorów, działaczy lotniczych. Każdy członek aeroklubu ma statutowy obowiązek świadczenia dla klubu pracy społecznej. Sekcje specjalnościowe winny właśnie tutaj nakierować aktywność społeczną swych członków, tak aby proces opieki i pracy wychowawczej z liczną rzeszą młodych entuzjastów zapewniał dopływ najbardziej wartościowych jednostek do lotnictwa. Należy uaktywnić sekcje kół lotniczych tam gdzie słabo pracują oraz powołać je wszędzie tam, gdzie istnieją ku temu warunki. Brak w składzie wielu Zarządów Aeroklubów Regionalnych przewodniczących sekcji kół lotniczych, świadczy o niedocenianiu przez te aeroklubu roli kół lotniczych w pracy wychowawczej z młodzieżą. We wszystkich aeroklubach należy powołać — społeczne komisje młodzieżowe złożone z przedstawicieli ZMS, ZMW, ZHP, władz oświatowych oraz aktywu aeroklubu, zadaniem których byłoby ustalenie kierunków działalności na odcinku młodzieżowym oraz udzielenie pomocy kadrze instruktorskiej w pracy wychowawczej z młodzieżą.

Zarządy Aeroklubów Regionalnych winny stale czuwać nad umacnianiem tego ważnego odcinka oddziaływania ideowo-wychowawczego i propagandowego zwłaszcza obecnie w okresie coraz korzystniej układającej się współpracy Wojewódzkich Aeroklubów z odnośnymi instancjami KC ZMS. Są tu korzyści wielostronne, związane z zapewnieniem należytej treści pracy z młodzieżą na zgrupowaniach szkoleniowych, odpowiedniej obsady personalnej, a także niejednokrotnie poważnej pomocy materialnej. Należy w ciągu 1935 r. osiągnąć powszechność w tej mierze, właściwie wykorzystując walory atrakcyjności lotnictwa również w takich organizacjach młodzieżowych jak ZHP i ZMW.

ZASADY NOWEJ POLITYKI SZKOLENIA I TRENINGU LOTNICZEGO

Szkolenie kandydatów do OSL

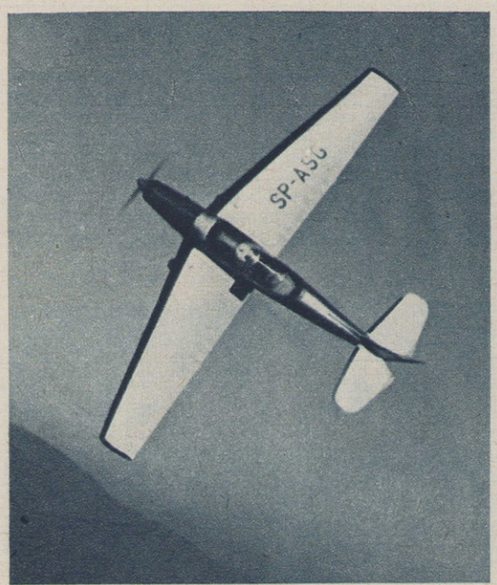
Wg nowego planu perspektywicznego, szkolenie praktyczne kandydatów do OSL będzie przebiegało w dwuletnim cyklu, a mianowicie:

a) **Szkolenie szybowcowe LPW I stopnia** — 1-szy rok szkolenia. Średnio przewiduje się nalot 5 godzin na 1 szkolonego. Na szkolenie praktyczne LPW I stopnia będą przyjmowani wyłącznie uczniowie klas X-tych i równorzędnych, którzy przeszli w poprzednim roku szkolenie teoretyczne i selekcję pod względem zdolności i zamiłowań, oraz zostali komisyjnie zakwalifikowani na obozy LPW I stopnia.

b) **Szkolenie samolotowe LPW II stopnia** — 2-gi rok szkolenia. Na ten rodzaj szkolenia będą przyjmowani maturzyści — absolwenci obozu LPW I stopnia, lub w braku tychże kandydaci surowi. Warunki przyjęcia do OSL będą określone przez MON. Kandydaci na obozy LPW II stopnia będą kwalifikowani przez władze wojskowe tak jak dotychczas. Szkolenie lotnicze na obozach będzie prowadzone w tych aeroklubach, których nawierzchnia lotniska pozwala na wykonywanie lotów szkolnych na samolotach „Junak-3", Jak-18 i TS-8 „Bies". Szkolenie to będzie prowadzone wg programu LPW II stopnia przewidującego nalot na 1 kursanta od 45—50 godzin, na obozach skoszarowanych trwających około 4 miesięcy. Aerokluby, które nie będą praktycznie prowadziły tego szkolenia będą zobowiązane do skierowania odpowiedniej liczby kandydatów na LPW II stopnia zgodnie z planem. Aerokluby prowadzące szkolenie praktyczne otrzymają w planie perspektywicznym stały przydział niezbędnych środków do jego realizacji.

Szkolenie skoczków

Wzorem lat ubiegłych szkolenie skoczków będzie prowadzone w Centrum Wyszkolenia Spadochronowego w Krośnie. System werbunku i kierowania kandydatów pozostaje bez zmian.



Akrobacja samolotowa daje pilotom możliwość zdobycia najwyższych kwalifikacji i wyżycia sportowego. Tej dyscyplinie lotniczego sportu będzie poświęcona w najbliższych latach specjalna uwaga.
Foto: J. Szymański

Działalność sportowa

Ogólnym założeniem planu perspektywicznego będzie utrzymanie wyników sportowych na dotychczasowym poziomie, przy jednoczesnym wprowadzeniu jak najdalej idących oszczędności we wszystkich dziedzinach z tym związanych. W związku z tym każda godzina resursu i wszystkie posiadane środki muszą być wykorzystane jak najbardziej racjonalnie na podniesienie kwalifikacji szkoleniowych pilotów rokujących nadzieje sportowe i wyczynowe.

Przekroczenie limitu resursu ustalonego dla poszczególnych jednostek będzie prowadziło do wcześniejszego zużycia sprzętu, uzupełnienie którego nie będzie możliwe. Przekroczenie limitów resursowych będzie możliwe tylko po uzgodnieniu z Zarządem Głównym APRL, pod warunkiem uzyskania przedłużeń resursowych i zdobycia środków społecznych na paliwo i pochodne wydatki z tym związane.

Szczegółowe zasady i warunki odpłatności za dodatkowy, ponadplanowy resurs szybowcowy będą w najbliższym czasie rozpracowane przez Biuro Zarządu Głównego APRL i podane do wiadomości jednostek terenowych.

Konieczność utrzymania wysokiego światowego poziomu polskiego szybownictwa, przy użyciu na ten cel znacznie mniejszych środków nakazuje stałe prowadzenie eliminacji wyszkoleniowo-wyczynowej wśród pilotów szybowcowych. Należy zapewnić możliwość lotniczego awansu wszystkim pilotom posiadającym predyspozycję i zdolności wyczynowe. Nie stać nas natomiast na zapewnienie latania pilotom zatrzymującym się w swoim rozwoju lotniczym i nie rokującym nadziei na osiągnięcie poziomu I klasy pilota.

Dopływ młodych pilotów szybowcowych jako narybku sportowego będzie miał miejsce przede wszystkim spośród pozostających w Aeroklubie absolwentów obozu LPW I stopnia. Ważne jest zapewnienie sobie stałego dopływu spoza nurtu LPW kobiet do sportu szybowcowego, które mogą być szkolone podstawowo w ilości nie większej jak 10% mężczyzn.

Ustala się następujące zasady prowadzenia eliminacji szkoleniowo-wyczynowej dla wszystkich pilotów szybowcowych w trakcie szkolenia do I klasy sportowej lub zdobywania przez nich złotej odznaki z trzema diamentami.

Począwszy od ukończenia obozu LPW I stopnia, który jest pierwszym rokiem szkoleniowym — pilot szybowcowy o ile chce się utrzymać w ewidencji aeroklubu musi osiągnąć wspomniany wyżej poziom w ciągu 9-ciu lat szkolenia.

2-gi rok szkolenia — piloci mają obowiązek zakończenia kursu holu i przygotowania się do lotów termicznych. Na ten cel przeznacza się po 15 godzin na szybowcach.

3 rok szkolenia — w okresie tym piloci mają obowiązek uzyskania licencji oraz zdobycia srebrnej odznaki szybowcowej. W trzecim roku szkolenia piloci przebywają w ośrodkach Żar lub Jelenia Góra, w ramach puli resursu posiadanego przez aeroklub macierzysty w ośrodku szkoleniowym.

4 i 5 rok szkolenia — to obowiązek zdobycia złotej odznaki szybowcowej. Na każdy rok przyznaje się również po 20 godzin resursu, z których część pilot może wykorzystać w ośrodku skoszarowanym w celu ułatwienia zdobycia warunków przelotowych i wysokościowych.

4 i 5 rok szkolenia — to obowiązek zdobycia złotej odznaki szybowcowej. Na każdy rok przyznaje się również po 20 godzin resursu, z których część pilot może wykorzystać w ośrodku skoszarowanym w celu ułatwienia zdobycia warunków przelotowych i wysokościowych.

6, 7, 8 i 9 rok szkolenia — jest to czteroletni okres, w którym pilot ma obowiązek zdobycia trzech diamentów do złotej odznaki i I klasy pilota. Planowany nalot w każdym roku 20 godzin i możliwość korzystania z ośrodka wyczynowego.

Piloci skierowani przez Zarządy Aeroklubów do wyczynowych ośrodków szkoleniowych mogą przekroczyć własny nalot 20 godzin wg uznania szefa wyszkolenia.

Każdy pilot, który w wyżej wymienionych okresach czasu nie zdobędzie założonych kwalifikacjami lub wyczynu, zostanie skreślony z ewidencji pilotów objętych planem szkolenia, jako ulegający eliminacji szkoleniowo-wyczynowej. Czasokres szkolenia może zostać przedłużony w przypadku złożenia przez pilota uzasadnionej prośby o urlopowanie go od latania na okres dłuższy niż 6 miesięcy. Piloci, którzy uzyskali I klasę sportową i 3 diamenty mają przyznawane corocznie po 20 godzin resursu na trening wyczynowy w aeroklubach, oraz dodatkowy resurs w CSS Leszno będący w dyspozycji szefa wyszkolenia Centrum. Resurs ten jest przeznaczony na organizację prób bicia rekordów i obozy wyczynowe. Piloci — członkowie szybowcowej kadry narodowej mają do dyspozycji dodatkowy resurs na obozy wyczynowo-przygotowawcze do imprez.

Zawody i imprezy szybowcowe

Szybowcowe Mistrzostwa Polski będą rozgrywane tylko na szybowcach „Foka". Resurs na Szybowcowe Mistrzostwa Polski jest zarezerwowany w ilości 40 godzin na każdym szybowcu „Foka". Na inne imprezy szybowcowe przewidzianym planem kalendarza imprez APRL oraz na imprezy wewnątrzklubowe i loty propagandowe każdy Aeroklub regionalny otrzyma prawo przeznaczyć nie więcej niż 8% całego resursu szybowcowego.

Wykorzystanie pozostałości resursowych

Limitowany resurs niewykorzystany przez uprawnionych pilotów w określonym czasie może być dodatkowo przyznawany na cele szkoleniowe innym pilotom zakwalifikowanym na bieżący rok szkoleniowy.

Zasady przyjmowania do szkół

Prawo wykonywania lotów w ośrodkach skoszarowanych będą mieli tylko: piloci zakwalifikowani do szkolenia w danym roku oraz piloci I klasy sportowej, posiadacze trzech diamentów i członkowie kadry narodowej — w zależności od posiadanych przez ośrodki wolnych miejsc. Przyjęcie innych pilotów będzie wymagało imiennej zgody Zarządu Głównego. Wszyscy piloci będą korzystali bezpłatnie z zakwaterowania w ośrodkach. Natomiast z bezpłatnego wyżywienia będą korzystali: — członkowie kadry narodowej oraz piloci powołani na obozy wyczynowe i rekordowe. Pozostali uczestnicy szkolenia korzystają z wyżywienia na zasadach 50 proc. odpłatności.

Sportowa działalność samolotowa

Działalność samolotowa będzie w okresie najbliższej przyszłości (do 1970 r.) działalnością przede wszystkim usługową, z uwagi na brak możliwości zaopatrzenia sekcji samolotowych w sprzęt umożliwiający nadążanie za światowym sportem samolotowym. W okresie tym rysują się pewne możliwości osiągnięć sportowych w dziedzinie akrobacji lotniczej i przede wszystkim tę dziedzinę sportu lotniczego uwzględniono w perspektywach planu wieloletniego.

Tak, jak w sprzęcie szybowcowym i tutaj konieczne jest wprowadzenie poważnego reżimu oszczędnościowego i w związku z tym sport samolotowy będzie mogła uprawiać ograniczona ilość pilotów. Poszczególne Aerokluby Regionalne będą miały możliwość utrzymania w treningu i szkoleniu określonych ilości pilotów samolotowych. Planowanym treningiem pilotów sportowych nie będą mogli być objęci piloci nie posiadający I klasy sportowej, a którzy przekroczyli 40 rok życia, oraz piloci wojskowi wykonujący aktualne loty w jednostkach wojskowych.

DOKOŃCZENIE NA STR. 19

ADAM KUROWSKI, płk dypl. nawig. w stanie spoczynku

PRZED 25 LATY

BOMBY W SZTABIE

PRACA sztabu armii gen. Kutrzeby zasługuje na oddzielne omówienie. Generał, z racji zajmowanego w czasie pokoju stanowiska komendanta Wyższej Szkoły Wojennej, był właśnie tym człowiekiem, który stworzył i propagował ustalony porządek pracy sztabu podczas wojny. Ciekawe więc, jak ta teoria została zrealizowana przez niego i jego sztab w konkretnych warunkach wojennych. Podkreślić także należy, że ponad połowę oficerów sztabu armii „Poznań" stanowili wykładowcy Wyższej Szkoły Wojennej. Teraz musieli wykazać słuszność tego co nauczali, a egzaminatorem była rzeczywistość. Za każdy błąd sztabu podległe wojska płaciły krwią lub dodatkowym trudem.

Otóż muszę już na wstępie zaznaczyć, że mimo nieraz trudnych i skomplikowanych sytuacji operacyjnych, praca gen. Kutrzeby i jego sztabu ani na jotę nie odbiegała od porządku przyjętego przez szkołę w grach wojennych i ćwiczeniach czasu pokojowego. Rozkazy armii pisano w rekordowym czasie. Ułatwiał to zadanie fakt, że prawie cały sztab znał się doskonale, poszczególni członkowie współpracowali ze sobą w Wyższej Szkole Wojennej i rozumieli się doskonale. Z drugiej jednak strony występowały czynniki niezmiernie utrudniające pracę.

Najgorzej w tej kompanii przedstawiała się łączność. Wszystko bowiem wisiało na państwowej sieci telekomunikacyjnej. Nieoczekiwanie zawiodła także łączność radiowa, choć przecież wojska łączności dysponowały pewną ilością radiostacji polowych i obdzieliły nimi dowództwa i sztaby.

Sytuacja jeszcze się pogorszyła, gdy już dnia 4.09. wraz ze sztabem 7 dywizji piechoty z armii „Kraków" Niemcy przechwycili obowiązujący szyfr. Rozesłanie innego szyfru nie było możliwe. Nikt o tym zresztą przed tym nie pomyślał i takiego rezerwowego szyfru nie przygotował. Zastosowano wtedy tzw. żargon sztabowy, wysyłać depesze tekstem otwartym. Polegał on na dowcipnym wykorzystaniu popularnych nazw lub przezwisk wyższych oficerów itp. Tak na przykład gen. Rómmla nazywano w tych depeszach „wyścigowiec", gen. Kutrzebę — „naukowiec" itp. Gdy armii gen. Kutrzeby, walczącej nad Bzurą, chciano nadać kierunek uderzenia na Radom, Naczelne Dowództwo wysłało do niej depeszę: Spieszcie na obiad do Wierzbickiego". Jedną z ówczesnych osobliwości Radomia była właśnie restauracja Wierzbickiego, specjalnie często nawiedzana przez automobilistów warszawskich. Niemcy oczywiście tego nie odszyfrowali, nasi orientowali się od razu.

Sztab armii „Poznań" został zmobilizowany około 26 sierpnia i jego czołówka natychmiast odjechała na swoje pierwsze miejsce postoju w Gnieźnie. Tam zastały go działania wojenne. Pierwsze bombardowania niemieckie nie sprawiły większego wrażenia w sztabie. Niemcy w dniu 1 września do bombardowania Gniezna i Wrześni użyli swego pułku bombowego stojącego w głębi kraju i nastawionego zasadniczo na zachodni kierunek III Rzeszy. Jednakże w pierwszym dniu wojny Hitler chciał użyć najwięcej sił przeciw Polsce i temu pułkowi przydzielono cele najbliżej granicy. Samoloty niemieckie nadleciały na bardzo dużej wysokości, wyrzuciły bomby bez dokładnego celowania i szybko oddaliły się na zachód. Bomby upadły w różnych punktach miasta, tak, że trudno nawet wnioskować jakie cele w mieście miały być zbombardowane.

Generał Kutrzeba ustalił pewne wytyczne dla kwatery głównej sztabu. Jeśli chodzi o obronę przeciwlotniczą, obowiązywały następujące zasady:

— do OPL sztabu nie będą stosowane żadne środki obrony czynnej;

— OPL bierną wykorzystać maksymalnie; tabor samochodowy sztabu musi być dobrze ukryty, zależnie od warunków maskowania może być oddalony od budynku zajmowanego przez sztab. To samo dotyczy parkowania wszelkich pojazdów przyjeżdżających do sztabu;

— wszystkich obowiązuje krycie się; w pobliżu budynku ma być zainstalowany gong dla sygnałów alarmu przeciwlotniczego, które w zasadzie podaje komunikat kwatery głównej.

Postulaty te w zasadzie były bardzo skrupulatnie realizowane i uchroniły kwaterę sztabu od bombardowania i innych niespodzianek. Tylko dwukrotnie praca sztabu została poważniej zakłócona, o czym chcę opowiedzieć. Najpierw jednak muszę nadmienić, że na ogólnym tle dobranego i spokojnie pracującego sztabu i całego aparatu pomocniczego, wyróżniał się jeden bardzo niespokojny duch.

Był nim pewien podpułkownik — szef łączności armii. Przede wszystkim upodobał sobie ów gong alarmowy i przy jakimkolwiek przelocie samolotu, gdy tylko usłyszał szum silnika, bił w nieszczęsny kawałek wiszącej szyny, co niejednokrotnie przerywało tok pracy w sztabie. Byłoby to bardzo chwalebne, gdyby zagrożenie naprawdę istniało. Ale w rzeczywistości najczęściej zdarzało się to wtedy, gdy startował lub powracał z lotu samolot plutonu łącznikowego armii, skromny RWD-8, nie będący w stanie nikomu uczynić krzywdy. Dowódca plutonu porucznik Janusz Mościcki starał się zawsze ulokować swoje dwa, czy trzy „Erwudziaki" jak najbliżej sztabu, kryjąc je na skraju parku czy zabudowań.

Nam lotnikom nie mieściło się wprost w głowie, że wyższy oficer, do tego mieszkający w Warszawie na Mokotowie, któremu nad głową przez kilka lat przelatywały popularne RWD, nie mógł odróżnić szumu ich silniczków od huku 2-silnikowych bombowców niemieckich. Ów podpułkownik był jednak wyjątkowym antytalentem słuchowym i mimo naszych kpin i perswazji nie mógł się przełamać i poczekać na sygnał alarmowy komendanta kwatery, lecz w panice sam posługiwał się gongiem.

Przejdźmy jednak do dwóch wypadków poważniejszego zakłócenia pracy w sztabie. Pierwszy wydarzył się, gdy sztab armii przybył z rana 7 września z Mchówka do dw. Leszcze koło Kłodawy. Armia „Poznań" znajdowała się wtedy w osobliwej sytuacji, ponieważ sąsiednia armia „Łódź" „wyprzedziła" ją w swoim przegrupowaniu na wschód co najmniej o dwa dni marszu. Niemcy mogli swobodnie posuwać się za armią „Łódź" lub skręcić na północ poprzez Łęczyce i wtedy znaleźliby się na tyłach przegrupowującej się armii „Poznań". Narysowana na mapie granica pasa działania obu armii polskich niestety nie mogła stanowić przeszkody

LEKARZ POMAGA KOSMONAUTOM

W artykule opublikowanym przez dziennik „Krasnaja Zwiezda" podpułkownik Mielnikow cytuje wypowiedź Walerego Bykowskiego o lekarzu Iwanie Akandinowiczu, który opiekuje się kosmonautami.

— Iwan Akandinowicz — mówi Bykowski — jest zawsze z nami. Prowadził badania w komorze cieplnej, komorze niskich ciśnień i komorze dźwiękoszczelnej. Ja pierwszy przechodziłem badania w komorze ciszy. On odprowadził mnie do drzwi, dodał otuchy i potem czuwał na zewnątrz. A gdy opuściłem komorę, czekał już na mnie z bukietem bzu...

Następnie pojechaliśmy na wykonywanie skoków spadochronowych. Iwan Akandinowicz oczywiście z nami. Raniutko, jak zwykle, prowadził badania lekarskie. Nie bada stanu naszego zdrowia — i bez tego wiadomo, że jesteśmy zdrowi, — prowadzi tylko obserwacje naukowe. Coś mnie podkusiło. Polecimy, doktorze, razem? — pytam Iwana Akandinowicza. Ten roześmiał się, spojrzał na mnie.

— To niezła myśl. Skoczę pierwszy i będę was oczekiwał na ziemi... Od razu przeprowadzę badania.

Nie spodziewałem się takiej odpowiedzi. I mówiąc szczerze, nawet przestraszyłem się nieco: a jeśli on nie umie skakać? Lekarz wyczuł jednak widocznie trapiącą mnie wątpliwość.

— Nie martw się — powiedział — skoczę nie gorzej od innych. Mam już na swoim koncie dwadzieścia osiem skoków.

Nałożyliśmy ubiory i spadochrony. Podążyliśmy w kierunku samolotu. Oglądam się: gdzie Iwan Akandinowicz? Czyżby się rozmyślił? Może instruktor nie zezwolił?... Ale widzę — biegnie. Zapomniał o powadze lekarskiej — pędzi na przełaj przez lotnisko. Jedną ręką przytrzymuje torbę sanitarną, drugą daje znak, aby poczekać na niego. Wszyscy dostrzegli go, zatrzymali się. Ktoś powiedział z niepokojem: — Czyżby się stało coś złego?

Uspokoiłem kolegów: — Widzicie przecież, że jest bez fartucha...

Iwan Akandinowicz podbiega do instruktora:

— Polecę z wami.

— Proszę pokazać zaświadczenie lekarskie zezwalające na wykonanie skoku — mówi stanowczo instruktor. Kosmonauci stanęli po stronie lekarza.

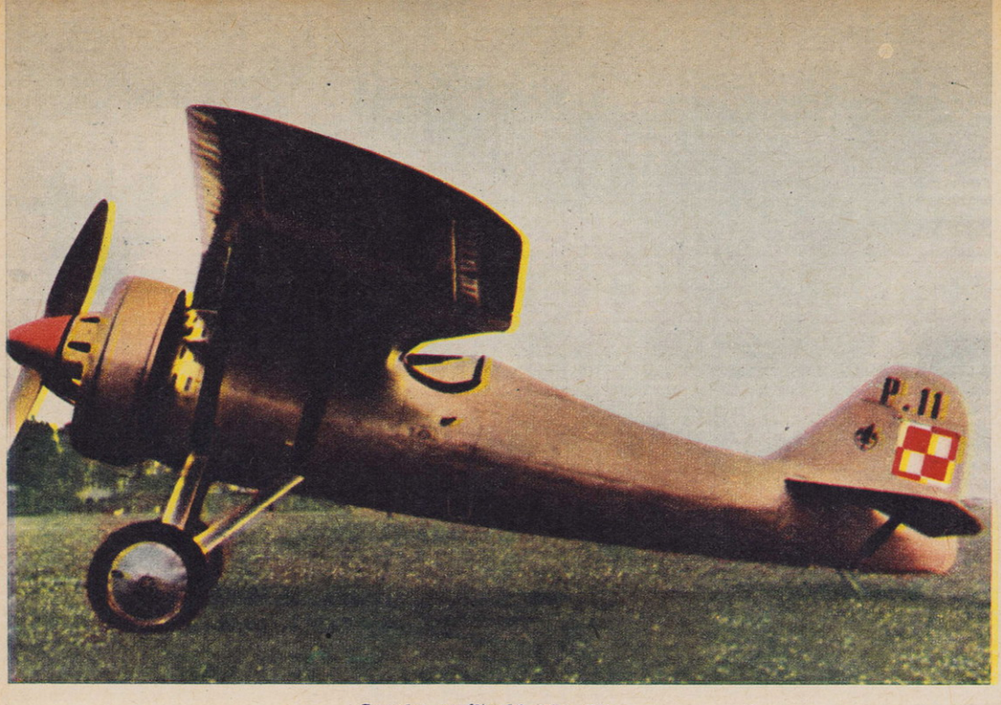
— Jakie zaświadczenie? Sam przecież jest lekarzem.

— Nic mnie to nie obchodzi, potrzebne jest zaświadczenie z pieczęcią — upiera się instruktor. — Mam zaświadczenie — mówi Iwan Akandinowicz. — Dlatego właśnie spóźniłem się — byłem na badaniu...

Instruktor zastanawia się chwilę, po czym pyta nas: — Weźmiemy?

— Weźmiemy, oczywiście — odpowiadamy chórem.

Wystartowaliśmy. W powietrzu rozmawiamy, interesuje mnie czy lekarz dobrze opanował sposób wykonywania skoku, udzielam wskazówek jak należy lądować. Już czas skakać. On pierwszy podszedł do luku. Ja — za nim. Chcę go mieć na oku, może w czasie spadania trzeba będzie pomóc. Skoczył spokojnie. Spadamy niedaleko od siebie. Krzyczę, jak ma się zachować przy zetknięciu z ziemią. Lekarz



Samolot myśliwski PZL P-11

dla ruchliwych wojsk niemieckich i gdyby naprawdę skręcili oni na północ i przekroczyli tę granicę, nie napotkaliby żadnego oporu, wyszli przede wszystkim na nasze lotniska i ewentualnie na sztab we dworze Leszcze. Z tego powodu dotychczas zawsze spokojny sztab czuł się niepewnie.

Byłem w tym czasie na węźle lotnisk, aby znając sytuację armii bezpośrednio kierować rozpoznaniem i działaniem lotnictwa, gdyż łączność ze sztabem była utrudniona. Znam więc wypadki w sztabie tylko ze słów kolegów.

Gdy w godzinach porannych gen. Kutrzeba wyjechał do 25 dywizji piechoty, która była w kontakcie z Niemcami, w sztabie nagle powstały paniczne nastroje. Ktoś podobno zawiadomił szefa sztabu, że przez Łęczycę na Kłodawę posuwa się niemiecka kolumna pancerna, przy czym jako tego, który przywiózł tę wiadomość, wskazywano również owego niespokojnego łącznościowca. (Później się okazało, że były to trzy polskie sanitarki). Szef sztabu połączył się z gen. Kutrzebą i uzyskał jego zgodę na powrót sztabu do poprzedniego miejsca postoju w Mchówku, który teraz znajdował się w środku ugrupowania odpoczywających po nocnym marszu dywizji armii.

Lotnictwo miało mocniejsze nerwy. Zresztą pierwsze wiadomości z rozpoznania o świcie nie mówiły o tym, że Niemcy skręcają na północ. Meldunki te przesłałem do sztabu armii i obiecałem rozpoznawać sytuację co dwie godziny. Trudno więc zrozumieć dlaczego nie uwierzono lotnictwu, a przygodnemu informatorowi.

Po raz drugi sztab armii spotkała przygoda w dniu 14 września, już podczas bitwy nad Bzurą. W tym dniu walki z Niemcami prowadziły tylko 3 dywizje pod dowództwem gen. Bortnowskiego w rejonie Łowicza. Pod osłoną tego działania przegrupowywała się grupa operacyjna gen. Knolla, która uprzednio przerwała natarcia pod Strykowem i teraz zdążała do rejonu Sochaczewa, aby tam zmontować nowe natarcie dla uwolnienia się armii z okrążenia i przebicia na Warszawę.

Dowódca armii postanowił zatrzymać się na ten dzień ze swoim ścisłym sztabem w miejscu postoju dowództwa grupy operacyjnej gen. Knolla we dworze Śleszyn (5 km na płd od st. kol. Zychlin) i tam go właśnie spotkała niecodzienna przygoda wojenna.

Byłem bezpośrednim świadkiem tego zdarzenia, opowiem więc jedynie to, co sam widziałem. Około godziny 17 przyjechałem samochodem do Śleszyna, który leżał pareset metrów w bok od głównego traktu. Tym właśnie traktem przesuwała się jedna z dywizji piechoty zdążająca do rejonu Sochaczewa. W jednym z poprzednich opowiadań wspominałem już, jak taki marsz wyglądał — piechota szła w małych grupkach bocznymi drogami, ścieżkami lub po prostu przez pola, jednak tabory i artyleria (również rozczłonkowana) przesuwały się traktem, usiłując kryć się pod drzewami. Gdy jechałem i mijałem te grupki, górą bez przerwy latały bombowce niemieckie i bombardowały co większe cele. Na szczęście nie były to nurkowce, lecz Heinkle-111, a ich bomby — przeważnie 50 kG — nie były zbyt groźne.

W sztabie grupy operacyjnej nie było tak ścisłej dyscypliny ruchu, do jakiej przyzwyczaiłem się w armii. Wozy parkowano na mało osłoniętym placu o jakie 150 m od głównego budynku dworu — bardzo ładnego pałacyku.

Cały środek pałacyku zajmowały dwie duże sale — jedna wychodziła na podjazd, druga zaś na park. Boczne skrzydła zajmowały pokoje i pomieszczenia użytkowe.

Zameldowałem się u gen. Kutrzeby. Sztab armii zajmował salę od strony parku, w drugiej zaś pracował sztab gen. Knolla, w każdym około 30 oficerów.

Stojąc z gen. Kutrzebą na progu werandy zauważyłem nadlatujące dwa Heinkle-111, które zmierzały wprost na budynek. Orientację i ewentualne celowanie ułatwiało im malutkie, połyskujące w słońcu jeziorko stanowiące perłę przepięknego parku.

Znając z własnej praktyki sposoby celowania, zwróciłem się szybko do gen. Kutrzeby.

— Panie generale, niech pan się odsunie wgłąb, bo coś one zanadto idą jak po sznurku!

Spojrzałem w górę wzdłuż ściany, aby uchwycić moment kiedy samoloty będą w pionie. Gdy znikły, powiedziałem:

— No, już chyba... — chciałem powiedzieć, że już chyba niebezpieczeństwo minęło, ale nie zdążyłem dokończyć zdania. Rozległ się ogłuszający huk i budynek się zatrząsł. To jednak była stukilogramówka!

Na szczęście niemiecki bombardier nie był zbyt precyzyjny i bomba trafiła w prawe skrzydło pałacu, w sam środek kuchni, w której był już zgotowany obiad m. in. dla 60 członków obu sztabów. Ofiar w ludziach nie było, gdyż wobec nalotu kucharz ze swoją świtą już od godziny siedział w piwnicy

Nagle, gdy już przeminęło pierwsze wrażenie, na progu ukazał się jakiś upiór w mundurze oficerskim, cały zasypany gruzem. Okazało się, że to właśnie znany już nam podpułkownik łączności, który schronił się pod ścianę owej kuchni i został przysypany walącym się tynkiem. Rzeczywiście pechowiec!

Obyło się więc tylko stratą obiadu. Był to zresztą jedyny nalot, który przeżył sztab armii „Poznań".

---

dostosowuje się do moich wskazówek. Lądujemy pomyślnie. Ale zaraz po zwinięciu spadochronów on biegnie do mnie i wyciąga coś z torby, mówiąc:

Zbadam ci puls i ciśnienie?

Lekarz jest wszędzie lekarzem.

Nie zdążył jednak zbadać. Jednego z naszych chłopców wiatr poniósł nad las. Pobiegliśmy obaj w tamtym kierunku. W ślad za nami podążyli pozostali kosmonauci. Przybiegliśmy na polanę, a tu nasz przyjaciel najspokojniej zwija już spadochron. Wszystko w porządku. Zebraliśmy się wszyscy razem. Iwan Akandinowicz mówi:

— A teraz proszę do mnie.

— Doktorze, w tej chwili mamy bardzo wysokie tętno — mówią kosmonauci. To wyjątkowa sytuacja...

— Nic nie szkodzi, zbadamy — odpowiada lekarz. — Przyda się dla celów naukowych.

I natychmiast na polanie urządził ruchome laboratorium.

Potem zaczęliśmy skakać z opóźnionym otwarciem spadochronu. Nasz lekarz niezbyt dokładnie wiedział jak należy wykonywać poszczególne czynności. Instruowaliśmy go w samolocie, pokazywaliśmy. W pierwszym dniu pobił nawet „rekord" długotrwałości spadania. Instruktor robił mu z tego powodu wymówki. Iwan Akandinowicz zlikwidował błąd i później skakał już bardziej precyzyjnie. W sumie lekarz nasz ma na swym koncie taką samą ilość skoków co i kosmonauci.

*

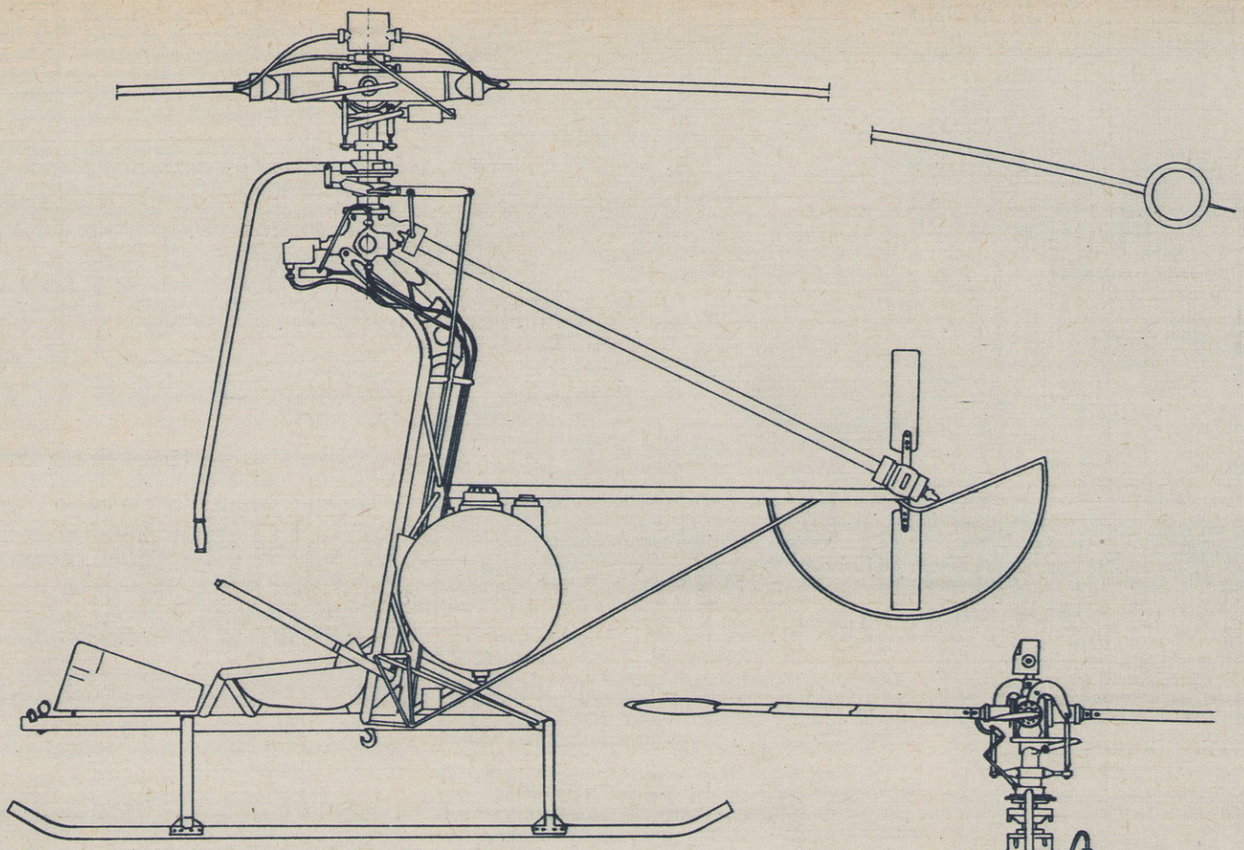
Po pewnym czasie kosmonauci, wraz z nieodłącznym lekarzem, wybrali się na trening nieważkości. Trening taki odbywa się w powietrzu, na pokładzie samolotu pasażerskiego specjalnie przystosowanego do tego celu. Okazało się, że i ten trening nie był lekarzowi obcy. Przeszedł go on bowiem jako jeden z pierwszych.

A teraz, gdy samolot wykonuje „górki" i kosmonauci odbijając się od ścian „pływają", czynią salta, próbują pić z butelki — lekarz obserwuje tylko swoich podopiecznych i notuje spostrzeżenia.

Tacy ludzie jak lekarz Iwan Akandinowicz wnoszą do nauki o Kosmosie swoje badania, rozsuwając granice tego, czego jeszcze nie znamy. Nadszedł już czas, gdy w przestrzeń kosmiczną razem z pilotami wyruszyli uczeni. Przebywał już w Kosmosie lekarz Borys Jegorow. I być może przyjaciele-kosmonauci powiedzą także Iwanowi Akandinowiczowi:

— Polecimy, doktorze!

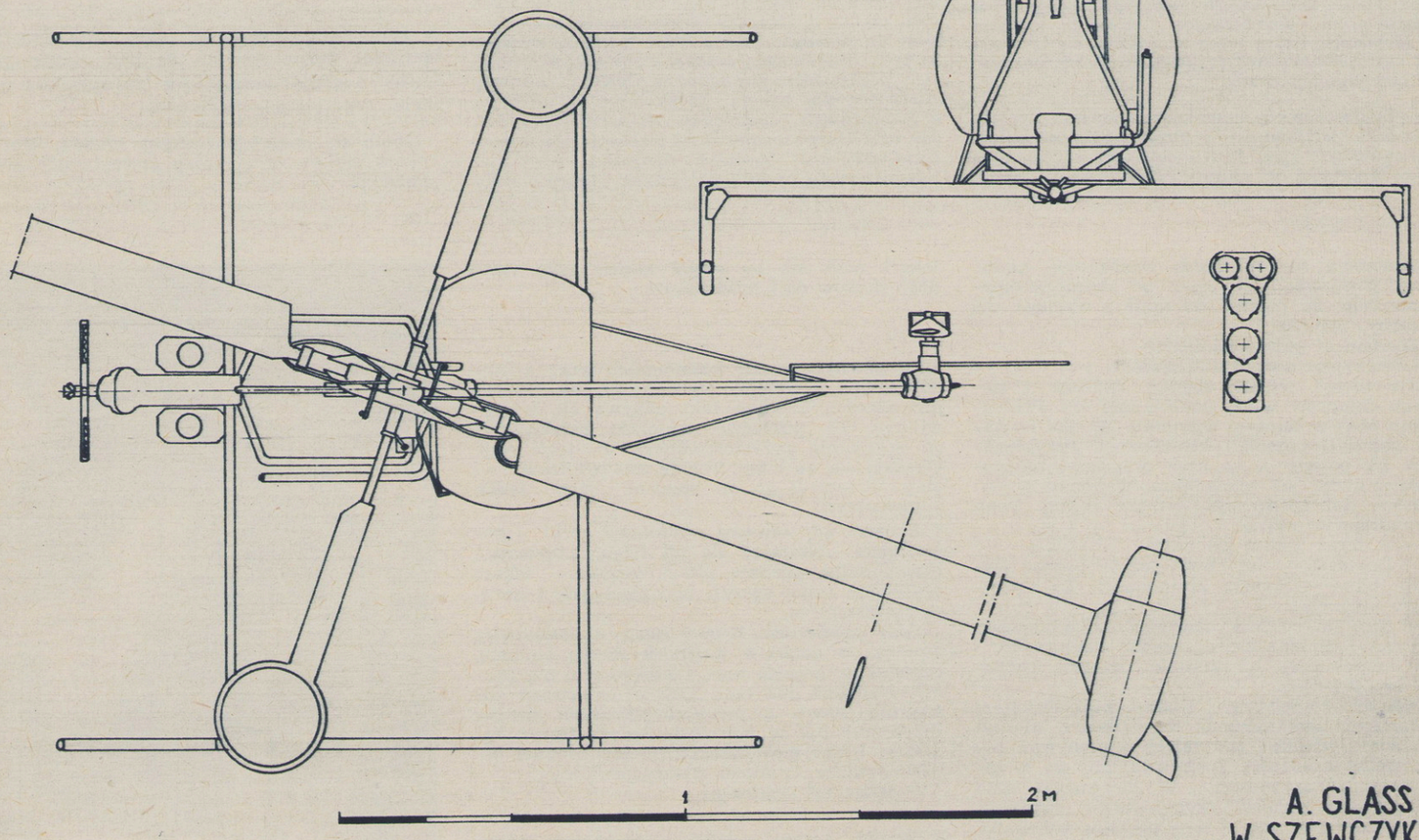
Z prawej: Lekarz troskliwie przygotowuje pilota-kosmonautę do „lotu w przestrzeń kosmiczną" w komorze niskich ciśnień.



ŚMIGŁOWIEC JEDNOMIEJSCOWY

JK-1 „TRZMIEL"

Opis śmigłowca został zamieszczony na stronie 5



A. GLASS
W. SZEWCZYK

DZIEWCZĘTA

Halina Sadłek — Sławno, woj. koszalińskie, Halina Maliszewska — Warszawa — Radość, Janina Pasymowska — Orzysz, woj. olsztyńskie, Danuta Stasiuk — Legnica, woj. wrocławskie. Wszystkie te dziewczęta chcą latać. W swych listach do redakcji pytają się co robić i gdzie skierować się, by rozpocząć szkolenie lotnicze.

Odpowiadając na te pytania przypominamy przede wszystkim, że dziewczęta mają trudniejszą drogę do lotnictwa niż chłopcy. Choćby dlatego, że jest dla nich o wiele mniej miejsc na odpowiednich obozach szkoleniowych. W ostatnich latach zaniechano nawet szkolenia dziewcząt na praktycznych obozach, a nieliczne wyjątki, i to niezbyt chętnie, szkolone były indywidualnie metodą dochodzącą w aeroklubach.

W roku bieżącym jednak, po pięcioletniej przerwie, znów wznowiono grupowe szkolenie dziewcząt. Na miesięcznych kursach w Wyczynowej Szkole Szybowcowej w Lisich Kątach w miesiącu lipcu i w Centrum Szybowcowym w Lesznie Wlkp. w miesiącu wrześniu br. nauczono latać na szybowcach około 40 młodych dziewcząt. O kursie lisiokąckim pisaliśmy obszernie w numerze 35 „Skrzydlatej Polski" z dnia 30 sierpnia 1964 r. Wiemy, że kandydatek było o wiele więcej niż miejsc. Dlatego też na szkolenie to zakwalifikowane zostały najlepsze, które ponadto odpowiednio wcześnie załatwiły wszystkie formalności z tym związane.

Do tej pory nie wiemy jeszcze czy w roku przyszłym Aeroklub PRL zorganizuje podobne obozy dla dziewcząt. W każdym razie te z dziewcząt, które marzą o lataniu, powinny już teraz zgłosić się do najbliższego aeroklubu i czuwać.

Przypominamy, że kandydatki na szkolenie szybowcowe powinny mieć co najmniej 16 lat i pozwolenie rodziców oraz doskonałe zdrowie, które poddane zostanie surowemu egzaminowi na specjalnych badaniach lotniczo-lekarskich.

Pragniemy też zwrócić uwagę że w zasadzie nie należy traktować — mówa cały czas o dziewczętach — lotnictwa jako przyszłego zawodu. Latanie na szybowcach winno być dla dziewcząt sportem. Dodać też należy, że kandydatki na szkolenie lotnicze obowiązane są uczęszczać co najmniej do szkoły średniej i że na to szkolenie przyjmowane są tylko najlepsze uczennice.

Tym które do nas napisały podajemy adresy najbliższych dla nich aeroklubów: **Aeroklub Warszawski — Warszawa, ul. Miedzeszyńska 4; Aeroklub Warmińsko-Mazurski — Olsztyn, Lotnisko Dajtki; Aeroklub Słupski — Słupsk, ul. Grottgera 18. Aeroklub Wrocławski — Wrocław, ul. Lotnicza 14-16.**

Maria Tutak — Turbia, woj. rzeszowskie jest uczennicą 10 klasy liceum i choć kocha lotnictwo warunki nie pozwalają jej na latanie. Pragnie jednak w przyszłości pracować w lotnictwie. Pyta się czy po ukończeniu szkoły będzie mogła pracować w lotnictwie.

Różne są stanowiska pracy w szeroko pojętym lotnictwie i rozlicznych jego służbach. Pracuje w nim i wiele ludzi z maturą ogólnokształcącą. Lepiej jednak jest mieć świadectwo i kwalifikacje uprawniające do wykonywania określonego zawodu. Wtedy i w lotnictwie łatwiej o pracę.

W WOJSKU I PO WOJSKU

Wiesław Burczak — Kamieniec Ząbk., woj. wrocławskie, Stanisław Maliszewski, Zdzisław Janczarski, Henryk Lewandowski i Jan Bergier —

— Wrocław, Tadeusz Szczepaniak — Bierutów, woj. wrocławskie, Julian Statek — Kraków, Jacek Kukół — Babimost, woj. zielonogórskie, Józef Kiwior — Modlin, woj. warszawskie, Franciszek Kondracki — Powidz, woj. poznańskie, Tadeusz Szymański — Wicko Morskie, woj. koszalińskie, Józef Tatko — Katowice. Odpowiadamy kolejno na pytania: 1. We wszystkich sprawach związanych ze zmianą rodzaju służby wojskowej zainteresowani winni zwracać się do dowódcy jednostki. 2. Pilot szybowcowy odbywający zasadniczą służbę wojskową może w szczególnych przypadkach odbywać loty w najbliższym aeroklubie. Zależy to jednak znów od dowódcy jednostki oraz od warunków obiektywnych. 3. Żołnierze, którzy zdobyli w wojsku zawód związany z lotnictwem, po przejściu do cywila mogą oczywiście starać się o pracę w lotnictwie cywilnym. W tym celu powinni zgłosić się w zainteresowanej instytucji z odpowiednimi dokumentami O tym jednak czy zostaną przyjęci do pracy decyduje wiele czynników, a przede wszystkim wolny etat, z którymi nie jest najlepiej.

ODPOWIEDZI RÓŻNE

Stanisław Pietrzyk — Turzepy, woj. kieleckie. Nie możemy Panu pomóc w otrzymaniu pracy w lotnictwie. O ewentualnym zatrudnieniu Pana zadecydować może tylko instytucja, do której Pan się zgłosi w tym celu.

Jerzy Kaźmierczak — Piątek, woj. łódzkie. Już w chwili pisania listu do naszej redakcji (koniec września) było za późno na to, by rozpocząć starania o przyjęcie do Lotniczych Zakładów Naukowych we Wrocławiu. Na wszelki wypadek podajemy jednak adres, pod który należy się zwracać w razie przyszłorocznych starań o przyjęcie do tej szkoły: **Lotnicze Zakłady Naukowe im. Karola Świerczewskiego — Wrocław — Psie Pole, ul. Kielcowska 43-53.**

Antoni Solawa — Gołączów, woj. wrocławskie, Bazyl Weremiuk — Hajnówka, woj. białostockie, Szczepan Szulikowski — Mrzeżyno, woj. szczecińskie. Redakcja nasza nie sprzedaje ani nie wysyła żadnych książek, nawet lotniczych. Można je natomiast zamówić drogą korespondencyjną i otrzymać za zaliczeniem pocztowym w jednej z następujących księgarni wysyłkowych: **Księgarnia Wysyłkowa — Warszawa, ul. Nowolipie 4; Księgarnia Wysyłkowa „Oświata" — Warszawa, Plac Dąbrowskiego 8 oraz Główna Księgarnia Techniczna — Warszawa, ul. Świętokrzyska 14.**

Tomasz Szablewski — Gliwice, ul. Ratowników Górniczych 24 m 5 poszukuje następujących numerów „Skrzydlatej Polski": z roku 1963 — 1—16, 18, 29, 30, 32—35; z roku 1964 — 15, 20—26, 36, 38.

Przypominamy też, że redakcja nasza nie wysyła żadnych numerów ani roczników „Skrzydlatej Polski" i nie zajmuje się sprzedażą ani prenumeratą. Tę ostatnią zamówić można u listonosza lub w najbliższym urzędzie pocztowym.

Jan Śliwiński — Topólcza, woj. lubelskie. Nie podajemy adresów instytucji, których działalność nie ma nic wspólnego z lotnictwem.

Roman Hermann — Warszawa. Z nadesłanej krzyżówki nie skorzystamy.

Stanisław Tasarek — Wysocko Małe, woj. poznańskie. W sprawie prenumeraty interweniować należy u listonosza lub w dyrekcji poczty.

NAJBLIŻSZE LATA AEROKLUBU PRL

Dokończenie ze str. 11

Wszystkich pilotów nie objętych programem treningu należy podzielić na dwie kategorie:

— pilotów — działaczy społecznych i instruktorów społecznych, którym zapewnia się nalot niezbędny do corocznego przygotowania ich do zadań usługowych i kontrolę techniki pilotażu w ilości około 4 godzin. Piloci ci mają możność wykorzystywania również resursu w ramach lotów usługowych (szkoleniowych).
— pilotów sportowych nie rokujących nadziei, nie udzielających się społecznie — będą oni mogli wykonywać loty jedynie na zasadach pełnej odpłatności według skalkulowanej 1 godziny lotu.

Przebieg szkolenia pilotów samolotowych będzie się odbywać zgodnie z poniższymi założeniami.

Całość szkolenia do I klasy sportowej dla absolwentów obozu LPW II stopnia (nie wcielonych do OSL) musi zamykać się w ciągu 7 lat. Na ten cel przewiduje się nalot na każdego pilota rocznie po 20 godzin, wyłącznie na zadanie programowe.

Podstawą do zakwalifikowania pilotów na następny rok szkolenia będzie dobre opanowanie przez niego ćwiczeń mieszczące się poniżej średnich nalotów przewidzianych programem. W ramach przyznanego limitu część pilotów będzie mogła być skierowana na szkolenie do ośrodków skoszarowanych, w celu zdobycia uprawnień nieosiągalnych w warunkach aeroklubu. Piloci samolotowi objęci szkoleniem będą mogli również poza przydzielonym resursem szkoleniowym wykonywać w ramach treningu loty usługowe. Przerzucanie niewykorzystanego limitu godzin z pilota na pilota może mieć miejsce tylko w ramach listy zakwalifikowanych na szkolenie sportowe w danym roku kalendarzowym.

Oprócz należnego limitu godzin przydzielonych poszczególnym aeroklubom — członkowie samolotowej kadry narodowej będą mieli zarezerwowany do dyspozycji komisji samolotowej i trenera dodatkowy resurs.

Na cele obsługi imprez i propagandy Aeroklub otrzymają około 10% całości przyznanego resursu.

Wymiana zagraniczna pilotów i skoczków

Wymiana ta będzie mogła przebiegać tylko na następujących zasadach:

1. Na podstawie i zgodnie z porozumieniem protokólarnym zawartym między Aeroklubem PRL a organizacjami lotniczymi innych krajów.
2. Jednorazowa wymiana pilotów lub ekip na określony rodzaj imprezy, pokazu, treningu na podstawie zaproszenia Zarządu Aeroklubu Regionalnego zaakceptowanego przez Zarząd Główny APRL. Warunki wymiany ustalają zapraszające się zarządy aeroklubów.
3. Indywidualna wymiana pilotów (skoczków) na podstawie prywatnych zaproszeń. Wymiana ta również musi być załatwiana za zgodą Aeroklubów Regionalnych na prawach równoważności świadczeń zapraszających się pilotów. Ustala się, że zaproszony pilot będzie mógł wylatać maksimum 5 godz. ogółem w puli resursu pilota zapraszającego.

Sportowa działalność spadochronowa

W okresie planu 5-letniego działalność spadochronowa będzie korzystała z takich samych, a nawet większych środków jak dotychczas, a więc istnieje pełna możliwość podniesienia dotychczasowych wyników sportowych pod warunkiem doskonalenia metod kierowania sportem spadochronowym i ulepszania metod szkolenia. Sportowa działalność spadochronowa powinna odbywać się pod kątem wyławiania talentów spadochronowych, zapewniania im warunków szybkiego awansu i włączania ich do wysoko wyczynowego szkolenia. Należy pamiętać o stałym zapewnianiu udziału kobiet w wyczynie spadochronowym, a co za tym idzie należy zagwarantować sobie niezbędną ilość kandydatek do podstawowego szkolenia spadochronowego. Zaawansowani skoczkowie będą mogli doskonalić swe umiejętności wyczynowe w CWSpad. Krosno. Trening wyczynowy spadochronowej kadry narodowej będzie się odbywał na zasadach dotychczasowych.

Zabezpieczenie techniczne

Stan samolotów i szybowców w eksploatacji będzie się stopniowo zmniejszał — dotyczy to również wielkości wykorzystywanego resursu.

Sprzęt startowy pozostanie bez zmian przy stopniowym wycofywaniu z eksploatacji wyciągarek „Żubr" — bez dodatkowych uzupełnień z produkcji. Stan ilościowy tego sprzętu, uwzględniając naturalne ubytki, zabezpiecza potrzeby planu szkolenia.

Transport samochodowy pozostaje w zasadzie bez zmian, z tym, że planuje się wymianę ok. 50 proc. obecnie posiadanego taboru samolotowego oraz wprowadzenie do eksploatacji wozu transportowego nowej konstrukcji.

W zakresie sprzętu radiowego planuje się dalsze nasycenie jednostek radiostacjami naziemnymi i pokładowymi UKF, z jednoczesną wymianą na samolotach Jak-18 celem zorganizowania w latach 1966—68 jednolitej łączności radiowej ziemia—powietrze i powietrze—powietrze. Jednocześnie w tym okresie zostaną wycofane wszystkie środki łączności typu KF.

Obsługa i eksploatacja sprzętu będzie oparta na tych samych zasadach co obecnie, z jednoczesnym wsprowadzeniem dalszych usprawnień w zakresie wykonawstwa prac okresowych i zaostrzenia metod kontroli stanu technicznego sprzętu. Planowane jest wprowadzenie pomocniczych zestawów urządzeń naziemnych i kontrolno-pomiarowych ułatwiających i usprawniających obsługę i eksploatację sprzętu. Zasadniczym problemem stojącym przed naszą organizacją jest sprawa zlikwidowania formalnych norm resurowych sprzętu szybowcowego w latach i godzinach. Efekty ekonomiczne tego przedsięwzięcia będą widoczne jednak jedynie przy wprowadzeniu zasady szczególnie troskliwej opieki i obsługi sprzętu przez personel latający, kiedy wprowadzona zostanie w życie ścisła zasada, że najpierw praca na sprzęcie i jego konserwacja — a potem latanie.

Ppłk pil. KRZYSZTOF DONIGIEWICZ

WUKS

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

Tygodnik lotniczy i astronautyczny

Adres redakcji:
Warszawa 10, ul. Widok 8.
Telefon: 27-33-78

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — JERZY ZARĘBSKI; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Srebrna 12, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 7735 Z-16

Z ZAGRANICY

Szybownictwo

W mistrzostwach poszczególnych krajów tytuły mistrzów zdobyli: w Jugosławii — K. Korpar, we Włoszech — Rolf Spanig (NRF) na „Zugvogel", w NRD — Bernd Nolte, w Nowej Zelandii — J. Cooper na Ka-6, w Finlandii — Juhani Horma na Ka-6 CR.

*

Jako nowi posiadacze złotej odznaki szybowcowej z trzema diamentami zarejestrowani zostali przez FAI następujący piloci: 366 — John Williams (USA), 367 — Leslie Bennis (USA), 370 Richard Johnson (USA), 371 — Manfred Neumeister (Niemcy), 372 — Hartmut Schmidt (USA), 383 — Soeren Muller (Niemcy), 384 — Walter Neubert (Niemcy), 385 — Karl Heinz Rempp (Niemcy). Później zgłoszeni zostali: Bruce Beebe (USA) i Pal Szereday (Węgry).

*

Udziałem w Szybowcowych MŚ. (Anglia, 1965 r.) zainteresowanych jest już co najmniej 29 krajów, w tym Argentyna, Brazylia, Kanada, USA, India, Nowa Zelandia, Japonia, Poł. Afryka. Prawdopodobnie padnie rekord w ilości zgłoszonych do mistrzostw krajów.

*

Austriacki pilot Siegfried Kier wykonał przelot po trasie trójkąta 517 km nad Alpami tyrolskimi i szwajcarskimi, ustanawiając rekord swego kraju.

Sport samolotowy

Liczba lotnisk w USA powiększyła się w roku ubiegłym do 8 788. W samym tylko Teksasie znajduje się 705 lotnisk; Kalifornia dysponuje 574 lotniskami, Alaska — 519, Pensylwania — 473.

Sport balonowy

FAI zatwierdziła oficjalnie dwa międzynarodowe rekordy balonów wolnych. Pilot amerykański Donald K. Picard, na balonie „Sioux City Sue", osiągnął wysokość 5409,28 metra, zaś jego rodak Tracy L. Barnes, na balonie „Barnes 14A-N-66-B", uzyskał wysokość 11,780 m. Picard leciał na balonie podklasy A. 2, zaś Barnes na balonie podklasy A. 3.

*

Nowy balon austriacki „Gazelle" wystartował w dniu 5 września br. do swego pierwszego lotu.

Astronautyka

Z przylądku Kennedy na Florydzie (USA) wystrzelono 3.X.br. sztucznego satelitę Ziemi „Explorer — 21", który określony jest jako „kosmiczne laboratorium fizyczne". Satelita waży 61,2 kg. Apogeum orbity — 258 000 kilometrów, perigeum — 193 km. NASA podała, że przy pomocy aparatury umieszczonej na satelicie przeprowadzone zostaną badania stopnia radiacji, z którą mogą się spotkać kosmonauci podczas lotu na Księżyc.

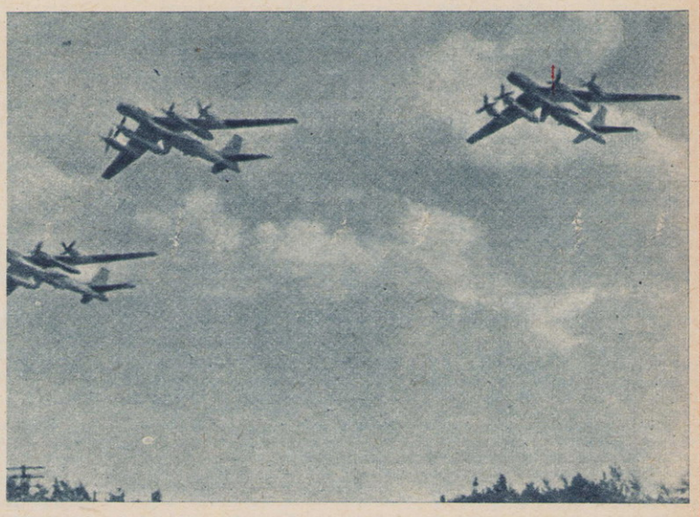
*

Jak się okazuje, wokół ziemskie sztuczne satelity „gadają" za dużo. Ilość informacji przesyłanych na Ziemię nie tylko przekracza potrzeby naukowców, ale ciągłe ich powtarzanie aż do wyczerpania się źródeł energii powoduje niemałe zamieszanie. Ilość satelitów wzrosła, a ze zniszczeniem dotychczas pracujących bywa różnie; często wielokrotnie przekraczają przewidywany czas życia.

SKOK Z FLAGĄ

Bardzo efektownie wygląda skok spadochroniarza z flagą. Na zdjęciu — skoczek NRD w moment po oddzieleniu się od samolotu An-2. Skoki tego rodzaju wykonywane są zazwyczaj na pokazach lotniczych. *Foto: „Aero-Sport"*

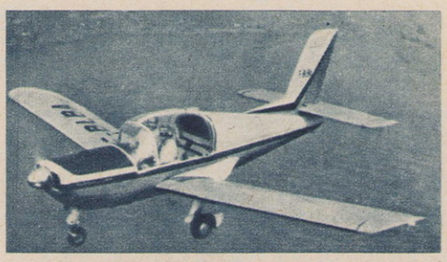
NOSICIELE RAKIET



Wśród różnorodnych typów samolotów znajdujących się na uzbrojeniu lotnictwa radzieckiego poważną rolę odgrywają potężne czterosilnikowe, turbośmigłowe nosiciele rakiet. Na zdjęciu: Trójka tego rodzaju samolotów w locie ćwiczebnym. *Foto: „Awiacja i Kosmonawtika" (2)*

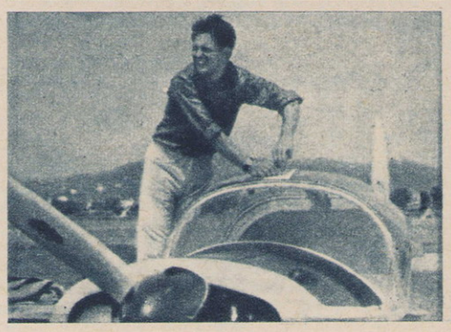
„COMMODORE"

Do najładniejszych francuskich samolotów sportowo-turystycznych należy bez wątpienia 4 miejscowy „Commodore", wersja rozwojowa znanego samolotu „Rallye". „Commodore" wyposażony jest w silnik o mocy 145 KM.

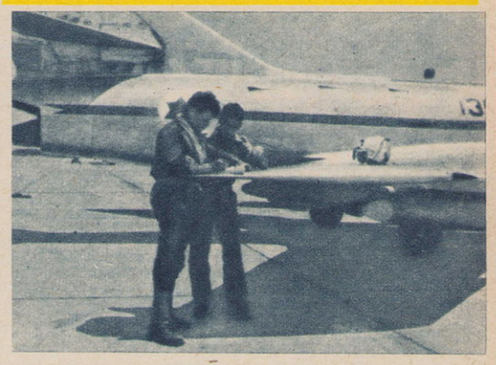


ZE STUDIA — NA LOTNISKO

Zapalonym lotnikiem jest jeden z czołowych aktorów francuskich Jacques Charrier. Przerwy między nakręcaniem filmów wykorzystuje z reguły na turystykę i dalekie przeloty swym sportowym samolocikiem. *Foto: „Point de Vue"*



„MIRAGE" W IZRAELU



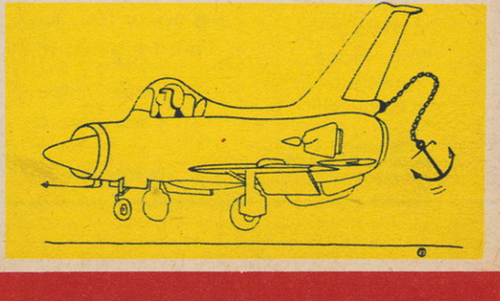
Lotnictwo wojskowe Izraela ma m. in. w użytkowaniu francuskie myśliwce odrzutowe „Mirage III". Oto jeden z „Mirage'ów na lotnisku, przed startem do lotu ćwiczebnego. *Foto: „Air et Cosmos"*

JEDEN Z WIELU

Dowódca klucza kapitan A. Stoksin, pilot radziecki pierwszej klasy, ma powód do dumy: jego klucz uzyskał miano przodującego w eskadrze. Takich pilotów jest w lotnictwie ZSRR wielu.

RATUJMY ZWIERZĘTA

Dążąc do zachowania przy życiu możliwie jak największej liczby wymierających gatunków dzikich zwierząt, którym grozi wytępienie przez kłusowników, władze Kenii rozpoczęły akcję przepędzania rzadkich okazów do rezerwatów. Na zdjęciu: Służba leśna przepędza nosorożce do rezerwatu przy użyciu śmigłowca. *Foto: „The Illustrated London News"*



POLSKIE LINIE LOTNICZE ■ ПОЛЬСКИЕ АВИАЦИОННЫЕ ЛИНИИ ■ POLISH AIRLINES

LOT

NOWINY
NEWS
ИЗВЕСТИЯ

NR 34 ● LISTOPAD 1964

POLSKO-RADZIECKA WSPÓŁPRACA LOTNICZA

TAK — jak Wielka Socjalistyczna Rewolucja Październikowa miała wielki wpływ na losy narodu polskiego, umożliwiając mu odzyskanie niepodległości w 1918 roku, tak braterska pomoc ze strony pierwszego państwa socjalistycznego leżała u podstaw odbudowy polskiej komunikacji powietrznej z ciężkich zniszczeń po II wojnie światowej. Mało jest obecnie dziedzin polskiej gospodarki, w których współpraca ze Związkiem Radzieckim odgrywałaby tak istotną rolę, jak właśnie w zakresie lotnictwa komunikacyjnego. Pod znakiem tego czynnika przebiegała cała blisko dwudziestoletnia już powojenna historia Polskich Linii Lotniczych LOT.

Gdy pod koniec 1945 roku LOT przejął od Wydziału Lotnictwa Cywilnego Dowództwa Wojsk Lotniczych eksploatację krajowych linii komunikacyjnych, jego załogi składały się wyłącznie z lotników wojskowych, wśród których znaczny odsetek stanowili jeszcze radzieccy piloci, mechanicy, radiooperatorzy.

Zawarta w marcu 1964 r. polsko-radziecka umowa o współpracy ustalała nie tylko warunki wspólnej eksploatacji linii Moskwa—Warszawa—Berlin, ale także przewidywała najszerzej pojętą pomoc ze strony Kraju Rad, wyrażającą się w dostawach sprzętu, paliwa i wyposażenia lotnisk. Istotnym jej uzupełnieniem była klauzula mówiąca o skierowaniu do Polski radzieckich instruktorów. Ci wytrawni fachowcy przekazali polskim kolegom całe swe doświadczenie, pomagając stworzyć młodą kadrę pracowników LOT-u.

W samej działalności LOT opierał się w dalszym ciągu na radzieckim sprzęcie. Były to kolejno samoloty Li-2, IŁ-12, następnie znane do dziś Iły-14. Jedną z przełomowych dat w historii LOT-u był rok 1961, kiedy to wprowadzono do eksploatacji pierwsze samoloty o napędzie turbośmigłowym — Iły-18. Zaznajomienie personelu latającego i pracowników technicznych z obsługą tych samolotów prowadzono w szkołach na terenie ZSRR.

Od 1955 roku działa w Warszawie przedstawiciel „Aerofłotu" a w tymże roku — w związku z uruchomieniem linii Warszawa—Wilno—Moskwa — LOT wysłał do stolicy Związku Radzieckiego swego przedstawiciela. Urzędował on początkowo na lotnisku Szeremietiewo, obecnie zaś — w biurze przy ul. Łunaczarskiego 5.

Linia Warszawa—Moskwa jest jednym z najruchliwszych szlaków powietrznych prowadzących do Polski. W roku ubiegłym korzystało z niej 19236 podróżnych, z czego 11398 przewiózł LOT. Polskie samoloty przewiozły na tej trasie również 78,1 ton przesyłek.

ПОЛЬСКО-СОВЕТСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В ОБЛАСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

С тех пор, как Великая Октябрьская Социалистическая революция, имевшая огромное влияние на судьбы польского народа, дала ему возможность в 1918 году завоевать независимость, польский народ неразпользовался братской бескорыстной помощью советских народов. Так и в области гражданской авиации, братская помощь первого в мире социалистического государства стала фундаментом, на котором после Второй мировой войны восстанавливался от тяжелой разрухи польский воздушный транспорт. Сотрудничество с Советским Союзом имело важнейшее значение для всех отраслей польского народного хозяйства, но для гражданского воздушного транспорта оно имело не только существенное, но и решающее значение. Сотрудничество с СССР стало фактором, красной нитью прошедшим через всю послевоенную историю Польских авиационных линий ЛОТ.

Когда в конце 1945 года Отдел гражданской авиации Главного командования военной авиацией передал ЛОТу управление эксплуатацией линий воздушного сообщения внутри Польши, все экипажи состояли исключительно лишь из военных летчиков. Среди них значительный процент составляли советские пилоты, механики, радисты.

Заключенное в марте 1946 г. польско-советское соглашение о сотрудничестве предусматривало не только условия совместной эксплуатации линии Москва — Варшава — Берлин, но и всестороннюю помощь Страны Советов, помощь самолетами, оборудованием, горючим, оснащением для аэродромов. На основе одного из пунктов этого соглашения в Польшу были направлены советские инструкторы. Великолепные специалисты, мастера своего дела, они передавали своим польским коллегам весь свой опыт, помогая создавать кадры для ЛОТа.

В период всей своей послевоенной деятельности ЛОТ базировался на советские самолеты: Ли-2, Ил-12, затем применяемые по сегодняшний день Ил-14. Переломным моментом в истории ЛОТа был год 1961: впервые были переданы в эксплуатацию турбовинтовые воздушные лайнеры Ил-18. С этими замечательными небесными кораблями экипажи и технический обслуживающий персонал знакомились в школах в СССР.

В 1955 году в Варшаве открылось представительство Аэрофлота. В это же время, в связи с открытием движения на трассе Варшава — Вильнюс — Москва, ЛОТ направил в Москву своего представителя; его контора, находившаяся в свое время на Шереметьевском аэродроме, теперь находится по ул. Луначарского, 5.

Линия Варшава — Москва является одной из наиболее оживленных воздушных трасс, пролегающих над Польшей. В минувшем году на этой трассе было перевезено 19236 пассажиров; из этого количества 11389 обслужили самолеты ЛОТа. На борту польских самолетов на этой линии было перевезено за 1963 год также 78,1 тонн грузов.

POLISH-SOVIET AERONAUTIC COOPERATION

JUST as the Great October Revolution played an outstanding part in the life of Poles enabling them to achieve their independence in 1918, the friendly help of the first socialist country facilitated the raise of the Polish Air Transport from its heavy losses during the Second World War. There are not many resorts in the Polish economy in which the cooperation with the Soviet Union would be so close as the one concerning the Air Transport. The nearly 20 years old postwar history of the Polish Airlines LOT was based on the mentioned brotherhood.

When at the end of 1945 LOT took over the exploitation of the home Air Transport from the Civil Aviation Department attached to the Air Force, the crew consisted of army pilots only, the majority of whom were Soviet pilots, mechanics and radio-operators.

The Polish-Soviet agreement signed in March 1954, defined not only the terms of a joint exploitation of the route Moscow-Warsaw-Berlin, but provided as well a wildly spread help on the part of the USSR regarding the delivery of implements, fuel and airports equipment. The main point of the agreement was however a clause which stated the appointment of Soviet instructors in Poland. These highly qualified specialists helped their Polish colleagues to create a young, well prepared group of workers for LOT.

In their activities LOT continued to relay on Soviet equipment. These were namely the aircrafts LI-2, IL-12 and then the well known IL-14.

One of the most important moments in LOT's history occured in 1961, when the first jet-prop Ilyushin 18 was brought into service. The pilots and technicians who were to be in charge of this new aircraft, were trained at schools in the USSR.

Since 1955 "Aeroflot" have their Representative in Poland. Also in 1955 on the occasion of the inauguration of the new route Warsaw-Vilno-Moscow, LOT nominated their Representative in the USSR Capital. At first his office was at the Airport Szeremietiewo, but now it is situated in 5, Łunaczarskiego Street.

One of the most used routes in Poland is the Warsaw-Moscow one. Last year's load was 19.236 passengers, of which 11.389 plus 78,1 tons of cargo were flown by LOT.

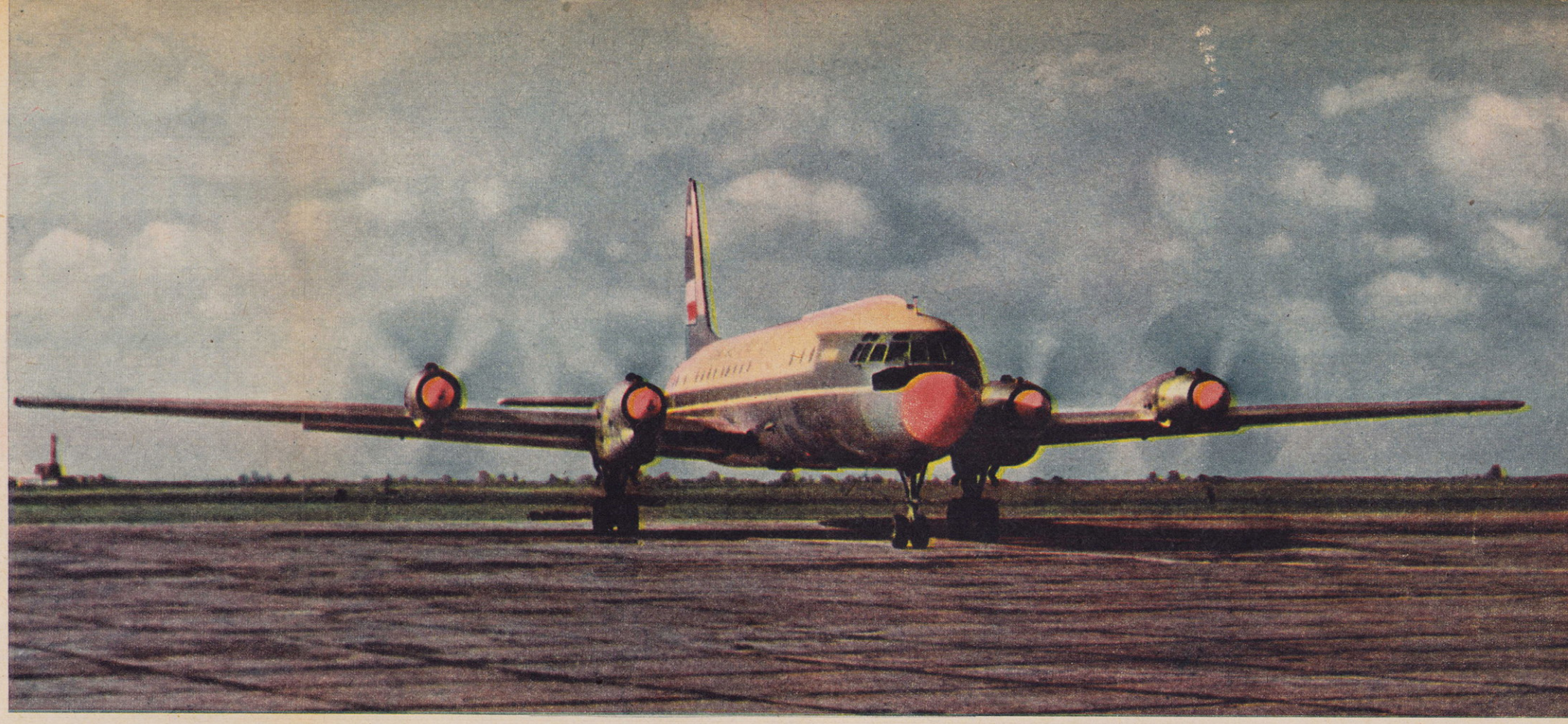
Radzieckie samoloty komunikacyjne An-24 i Tu-124 w porcie lotniczym Poznania, z okazji Międzynarodowych Targów Poznańskich.
Foto: J. R. Konieczny

PRZYJAŹŃ
POMOC
WSPÓŁPRACA

Pierwszym sprzętem powietrznym LOT-u były doraźnie przystosowane do przewozów pasażerskich wojskowe samoloty transportowe typu Li-2, otrzymane od wojsk lotniczych. Ze względu na trwające jeszcze działania wojenne, samoloty te musiały mieć na płatach i kadłubie znaki rozpoznawcze radzieckich sił powietrznych (foto niżej).

Radzieckie linie lotnicze „Aerofłot" były jednym z pierwszych zagranicznych przedsiębiorstw komunikacji powietrznej, którego samoloty lądowały w odbudowującym się warszawskim Okęciu. Obecnie radzieckie maszyny obsługują trasę Warszawa — Moskwa 3 razy tygodniowo. Na zdjęciu niżej: Załadunek towarów do radzieckiego samolotu na Okęciu.

Wyprodukowane w radzieckich fabrykach samoloty stanowiły i stanowią nadal podstawowy sprzęt powietrzny LOT-u. Po pierwszych 10 samolotach Li-2, zakupiliśmy w ZSRR dalszych 20 maszyn tego typu, w 1949 roku — Iły-12, a w latach 1954—1957 — ich ulepszoną wersję — 12 Iłów-14. W chwili obecnej najważniejsze szlaki zagraniczne obsługiwane są przez turbośmigłowe Iły-18 (na zdjęciu z prawej), a w przyszłości nastąpić ma zakup dalszych samolotów o napędzie turbośmigłowym.



Posłuchajmy, co o samolotach Il-18 mówi jeden z najdoświadczeńszych pilotów LOT-u, dwukrotny milioner powietrzny kapitan Wiesław Wiszniewski (z lewej): „Z przyjemnością mogę stwierdzić, że w miarę odbywania codziennych prawie lotów, odkrywałem w nich coraz to nowe zalety i dziś mogę z całą odpowiedzialnością powiedzieć, że Il-18 jest jednym z najlepszych samolotów komunikacyjnych o napędzie turbośmigłowym na świecie. Nic więc dziwnego, że zamierzam latać na Iłach aż do... emerytury".

Od dziewięciu lat czynna jest w Warszawie placówka Aerofłotu, kierowana obecnie przez Mikołaja Czernyszewa. Warszawiacy dobrze znają ten reprezentacyjny lokal biurowy, sytuowany w najruchliwszym punkcie miasta, przy al. Jerozolimskich (foto niżej). Jak wynika z wypowiedzi przedstawiciela Aerofłotu, linia Moskwa — Warszawa odgrywa w układzie międzynarodowych połączeń radzieckich linii lotniczych coraz większą rolę, a panująca na niej frekwencja zmusiła do podjęcia decyzji o wprowadzeniu na nią znacznie pojemniejszych samolotów Tu-104. Nastąpi to w przyszłym roku, wraz z wprowadzeniem letniego rozkładu lotów.

Il-18 Polskich Linii Lotniczych na tle budowanej obecnie rotundy pasażerskiej dworca lotniczego Szeremietiewo w Moskwie (wyżej). Stolica ZSRR oddalona jest o niespełna 2 i pół godziny lotu tym samolotem.

Zdjęcia: M. Kobrzyński (3), Z. Jóźwiak (1), arch. (3)

W centrum Moskwy, przy ul. Łunaczarskiego 5, czynna jest trzyosobowa placówka PLL LOT. Reklamę naszych linii (na zdjęciu słynny plakat „z chłopcem") coraz częściej dostrzec można w Moskwie, m. in. na licznych organizowanych tam wystawach.

LUDZIE LOTU

JAN PRZYBYŁOWSKI

OBECNEGO reprezentanta Polskich Linii Lotniczych LOT w Związku Radzieckim, Jana Przybyłowskiego, lotnictwo interesowało od młodzieńczych lat. Jako 18-latek odbył szkolenie w zakresie pilotażu bezsilnikowego na słynnym szybowisku w Ustjanowej, a tuż przed wojną został pilotem samolotowym. Latał na samolotach szkolnych RWD-8 i akrobacyjnych RWD-17. W tym samym roku ukończył średnią szkołę zawodową, uzyskując dyplom technika.

Losy wojenne rzuciły go na Ukrainę, skąd próbował okrężną drogą, poprzez Rumunię, Węgry i Austrię — przedostać się z powrotem do kraju. Ujęty przez gestapo w Wiedniu, wywieziony został do obozu pracy w Królewcu. Przy pierwszej nadarzającej się sposobności uciekł stamtąd i do końca okupacji ukrywał się w rodzinnej Łomży.

Do lotnictwa wrócił zaraz po zakończeniu działań wojennych. Pracował na kierowniczych stanowiskach w służbie ruchu lotniczego Centralnego Portu Lotniczego na warszawskim Okęciu. Od 1955 roku był zawiadowcą portu lotniczego w Rzeszowie, a od 1959 r — kierował Oddziałem Sprzedaży Biletów centrali LOT-u.

W 1960 roku kierownictwo przedsiębiorstwa postanowiło wykorzystać jego szerokie kwalifikacje w służbie zagranicznej. Przez 3 lata reprezentował więc interesy LOT-u w Budapeszcie, a od przeszło roku można go spotkać na moskiewskim lotnisku Szeremietiewo, jako kierownika tamtejszej placówki PLL LOT.

Helen Shapiro — najmodniejsza i najbardziej lubiana, znakomita piosenkarka angielska młodego pokolenia — przyleciała samolotem LOTu z Londynu do Warszawy na kilkudniowe występy w Polsce. Na zdjęciu wyżej (robionym wieczorem) widzimy ją w parę minut po wylądowaniu samolotu na lotnisku warszawskim Okęcie.

W Warszawie bawił z kilkudniową wizytą oficjalną gubernator Kairu p. Sahal el Dessouki. Na zdjęciu wyżej: Gubernator wymienia pożegnalny uścisk dłoni z przewodniczącym Stołecznej Rady Narodowej — Januszem Zarzyckim, na parę minut przed wejściem na pokład polskiego Ila-18, który go dowiezie do samego Kairu.

Odlatująca na Olimpiadę w Tokio ekipa naszych lekkoatletów wzbudziła duże zainteresowanie na lotnisku warszawskim. Na zdjęciach widzimy: grupę olimpijczyków (wśród których rozpoznajemy m. in. Kłobukowską, Górecką, Boguszewicza i Szklarczyka, w świetnych humorach zbliżających się do polskiego Ila-18, który ich dowiezie do pierwszego etapu podróży — Paryża (zdjęcie z lewej) oraz moment wręczania jednej z zawodniczek torby reklamowej LOTu (wyżej). Dodać należy, że wszyscy zawodnicy odlatujący polskimi samolotami otrzymali takie torby.

Plakat LOTu „z chłopcem" w dalszym ciągu robi reklamową karierę. Tym razem prezentujemy go w specjalnym ustawieniu przydrożnym, nie byle gdzie, bo przy autostradzie wiodącej z Rzymu na lotnisko Fiumicino.

W Warszawie odbył się ostatnio zjazd reprezentantów zagranicznych PLL LOT. W programie pobytu, poza konferencją prasową, odbyło się spotkanie reprezentantów z Ministrem Komunikacji. Na zdjęciu niżej: Minister Komunikacji, inż. Piotr Lewiński (w środku) oraz Przewodniczący Związku Zaw. Transportowców i Drogowców Mieczysław Grad — w otoczeniu reprezentantów zagranicznych i dyrektorów LOT-u oraz przedstawicieli władz resortowych. Na zdjęciu z prawej: Głos zabiera reprezentant LOT-u w Paryżu — Magnus Hedemann, koło niego (na pierwszym planie) siedzi reprezentant w Londynie, z prawej w głębi (podparty ręką) — Antoni Czarnota, pierwszy reprezentant LOT-u na kontynencie amerykańskim, urzędujący stale w Nowym Jorku.

Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pokój 226, telefon 22-40-73. Redaktor odpowiedzialny: mgr PIOTR GRUDZIŃSKI. Wkładka do numeru 44 (695) z dn. 1. XI. 1964 r. tygodnika „SKRZYDLATA POLSKA".